



**Presidencia**  
Guadalajara



**AL H. AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DEL MUNICIPIO DE GUADALAJARA, JALISCO. PRESENTE.**

El que suscribe, Licenciado **EDUARDO FABIÁN MARTÍNEZ LOMELÍ**, Presidente Municipal Interino del Ayuntamiento Constitucional de Guadalajara, en uso de la facultad que me confieren los artículos 3, 10, 40, 41 fracción I de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco, así como los artículos 87 fracción I, 90 y 92 del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara, y demás relativos aplicables que en derecho corresponda; tengo a bien someter a la elevada y distinguida consideración de este H. Cuerpo Edilicio en Pleno, la siguiente **iniciativa de ordenamiento municipal que expide el Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, y abroga el Reglamento de Estacionamientos en el Municipio de Guadalajara y el Reglamento del Consejo Ciudadano de Movilidad no Motorizada**, al tenor de la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**I.** El artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que los Estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre; además, establece que los municipios estarán investidos de personalidad jurídica, así como tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que expidan las legislaturas estatales, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones y cuyo objeto será, entre otras cosas, establecer las bases generales de la administración pública municipal. Así mismo, establece que los municipios tendrán a su cargo, entre otras, las funciones y servicios públicos de calles, parques y jardines y su equipamiento, así como de tránsito.

**II.** A su vez, el artículo 86 de la Constitución Política del Estado de Jalisco indica que corresponde al Presidente Municipal o a quien haga sus veces, la aplicación de las leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones normativas en el ámbito municipal, así como el ejercicio de la administración del municipio y la prestación de los servicios públicos que estén a cargo de este, en la forma y términos que determinen las leyes. Además, señala que corresponde al Ayuntamiento o al Concejo Municipal elaborar y aprobar los reglamentos y demás disposiciones normativas de carácter general que sean competencia del municipio, así como, en los casos, forma y términos que determinen las leyes, autorizar las decisiones del Presidente Municipal y establecer las directrices de la política municipal.

**III.** En cuanto a la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco, el artículo 37 fracción IX de este ordenamiento establece que es obligación de los ayuntamientos apoyar la educación, la cultura, la asistencia social y demás funciones públicas en la forma que las leyes y reglamentos de la materia dispongan. A su vez, el artículo 40 fracción II señala que los ayuntamientos pueden expedir, de acuerdo con las leyes estatales en materia municipal, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general, dentro de sus respectivas jurisdicciones, que regulen asuntos de su competencia.

**IV.** En el mismo orden de ideas, el artículo 47 de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco, establece que corresponde al Presidente Municipal la función ejecutiva del municipio otorgándole, entre otras, atribuciones para ejecutar las determinaciones del Ayuntamiento que se apeguen a la ley, cuidar del orden y de la seguridad de todo el municipio, disponiendo para ello de los cuerpos de seguridad pública y demás autoridades a él subordinadas, así como ordenar la publicación de bandos de policía y gobierno, reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general que expida el Ayuntamiento, cumplirlos y hacerlos cumplir, de conformidad a las fracciones I, IV y V, respectivamente.



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

**V.** A su vez, el artículo 94 de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco refiere que se consideran servicios municipales, entre otros, los estacionamientos municipales, las calles, parques y jardines y su equipamiento, así como la seguridad pública, policía preventiva municipal y tránsito, de conformidad a las fracciones VI, VIII y IX respectivamente, del artículo en comento; además, dicho artículo señala que los municipios deben expedir los ordenamientos municipales que regulen la prestación de estos servicios.

**VI.** Conforme al Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza Guadalajara 500/Visión 2042 (2018-2021) el diagnóstico situacional del quinto eje de desarrollo, Guadalajara Ordenada y Sustentable, indica que el Municipio de Guadalajara funge como eje central de las dinámicas de movilidad, generando características que influyen en el resto del área conurbada. Se estima que el área de las ciudades mayores a 50 mil habitantes se ha expandido seis veces de 1980 a 2010, mientras que la población sólo se ha incrementado 1.9 veces; lo anterior ha significado una disminución de la densidad de la población del 67%, ha encarecido la prestación de servicios públicos -entre ellos el transporte- y ha incentivado el uso del automóvil con graves consecuencias para la sustentabilidad del país<sup>1</sup>.

El incremento del uso del automóvil ha sido determinante en la modificación de la configuración y utilización del espacio público. Si nos enfocamos específicamente en las banquetas del municipio, la falta de mantenimiento y de accesibilidad universal afecta a grupos poblacionales específicos como las personas con discapacidad y de tercera edad, ya que la infraestructura con la que cuentan es insuficiente y la que existe es ineficiente.

**VII.** En los últimos años la movilidad ha sido vinculada al modelo de desarrollo urbano, siendo pieza fundamental en el proceso de integración de los objetivos de equidad social, sustentabilidad ambiental y eficiencia económica. El acceso a los lugares que conforman un núcleo de población a través del

---

<sup>1</sup> Referidos en el Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza Guadalajara 500/ Visión 2042 (2018-2021).

desplazamiento de las personas y sus bienes se ha convertido en un tema primordial de estudio, al tratarse de un concepto que involucra la construcción social del espacio público, así como en sus condiciones. Por ello, con fecha 18 de diciembre de 2020 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la reforma al artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, mediante la cual se adiciona el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

**VIII.** La movilidad, el transporte y la seguridad vial se han convertido en una prioridad para el desarrollo de ciudades prósperas y resilientes. Según datos recabados por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés) el diseño urbano y la gestión del tránsito actuales han priorizado al transporte motorizado privado, lo que ha causado un fuerte deterioro a la seguridad vial de peatones y ciclistas. En México, las muertes por hechos de tránsito representan la segunda causa de muerte en la población joven de 15 a 29 años<sup>2</sup>. A su vez, de acuerdo al Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial en la Región de las Américas 2019 elaborado por la Organización Panamericana de la Salud<sup>3</sup>, aunado a los fallecimientos, miles de personas sufren traumatismos causados por hechos de tránsito, lo que da lugar a discapacidades temporales o permanentes, impactando de esta manera las condiciones de vida de las víctimas, ya que en ocasiones las personas lesionadas no pueden regresar a sus actividades escolares o laborales durante periodos prolongados de tiempo.

En el caso de Jalisco, los accidentes de tráfico de vehículos de motor, se encuentran entre las diez principales causas de muerte durante el año 2019, ocupando el noveno lugar en defunciones, mientras que la distribución de los accidentes de tránsito por municipios, ubica al municipio de Guadalajara en el primer lugar, al concentrarse el 42% de estos accidentes en su territorio, de acuerdo a cifras proporcionadas en el Informe Anual de Actividades del Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Consultado en: <http://mexico.itdp.org/areas/seguridad-vial/>

<sup>3</sup> Consultado en: <https://iris.paho.org/handle/10665.2/51088>

<sup>4</sup> Consultado en:

<https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/informe%20Anual%20de%20Actividades%20CEPAJ%202020.pdf>



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

**IX.** Al respecto, durante los días 19 y 20 de febrero de 2020 se celebró en Estocolmo, Suecia, la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, en donde se formalizó la Declaración de Estocolmo<sup>5</sup>, mediante la cual se pretende reducir a nivel mundial los accidentes viales en al menos un 50% durante el periodo que comprenden los años 2020 y 2030. A través de esta Declaración, a la cual México se adhirió, se fijaron 18 compromisos, entre los cuales podemos mencionar los siguientes:

- Exhortar a los Estados miembros a establecer medidas que incidan en la reducción de las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50% entre los años 2020 y 2030, de acuerdo al compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, y establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con la Declaración de Estocolmo, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y las personas usuarias de la vía pública especialmente vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas y personas usuarias del transporte público).
- Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte público mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional y las mejoras de la infraestructura.
- Conservar un enfoque en la gestión de velocidad y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde las personas usuarias vulnerables y los vehículos coinciden de manera frecuente y planificada, observando además que la reducción de velocidad tiene un efecto positivo en la calidad del aire y el cambio climático, así como en la reducción del número de víctimas mortales y personas heridas por accidentes de tráfico.
- Asegurar un enfoque integral de seguridad vial y una reglamentación efectiva y eficiente que contenga normas mínimas de cumplimiento en materia de seguridad para las personas usuarias de la vía pública, lo cual incida en la inversión y la mejora constante de la infraestructura vial.

---

<sup>5</sup> Consultado en:

<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

**X.** En este sentido, el Ayuntamiento de Guadalajara se ha comprometido en establecer diversas medidas cuyo objeto es garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía pública, así como impulsar la movilidad activa. Por ello, en el marco de la Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial mencionada anteriormente, se dio a conocer que Guadalajara fue elegida como la única ciudad del país que formará parte de la "Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial 2020-2025", impulsada por Bloomberg Philanthropies, la cual busca fortalecer el trabajo de gobierno mediante la adecuación del marco normativo en materia de seguridad vial, la implementación de mejores prácticas de seguridad vial por medio de la educación, el diseño, infraestructura y transporte, así como la evaluación y monitoreo de las políticas públicas municipales en la materia. Proporcionando a su vez, de manera gratuita al municipio, apoyo técnico para efectuar una intervención integral, a través de expertos y líderes en infraestructura, comunicaciones, datos, control y vigilancia para la implementación y ejecución de la Iniciativa Bloomberg.

**XI.** En atención a la inclusión de la ciudad de Guadalajara en la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial 2020-2025, y de conformidad a las atribuciones que le confiere el artículo 238 fracción XVII del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara, el cual establece que la Dirección de Movilidad y Transporte podrá promover la expedición de la reglamentación necesaria para ordenar, regular y administrar los servicios de movilidad, dicha Dirección inició una serie de acciones con el Instituto de Recursos Mundiales (WRI, por sus siglas en inglés) con la participación de Sonia Aguilar, Gerente de Seguridad Vial, Daniel Cano, líder en Seguridad Vial, Movilidad Urbana y Políticas Públicas, así como Diana Amezola, Coordinadora de Movilidad Activa, a fin de actualizar la reglamentación municipal en materia de movilidad, transporte y seguridad vial, con la intención de priorizar en todo momento el bienestar de las personas usuarias de la vía pública.

Una de las acciones efectuadas fue la generación de espacios para compartir buenas prácticas entre las ciudades integrantes de la Iniciativa Bloomberg con el objeto de robustecer el desarrollo de un reglamento en materia de movilidad, transporte y seguridad vial para el municipio, así como compartir experiencias con otras entidades del Área Metropolitana de Guadalajara para el diseño e



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

implementación de políticas públicas de seguridad vial. Llevando a cabo las siguientes sesiones en las que participaron autoridades municipales y estatales:

- **Movilidad Escolar**

Cuyo objetivo fue recopilar experiencias en la implementación de programas de entornos escolares seguros en los que se consiga una reducción efectiva de la velocidad en las inmediaciones de planteles educativos y con ella de los riesgos de los niños en sufrir hechos de tránsito. Participando como expertos en la materia Jesús Ríos, Director del Instituto de Planeación del Municipio de Colima, y Lucas Galak, Especialista en Movilidad Activa y Coordinador de Camino Escolar en Buenos Aires, Argentina.

- **Gestión de la Velocidad**

Teniendo como objetivo recopilar la experiencia de Bogotá, Colombia en el desarrollo de un plan de gestión de velocidades y la implementación efectiva de un límite de 50 Km/h en toda la ciudad, en la que participaron Claudia Díaz, Directora de Seguridad Vial en Bogotá, Darío Hidalgo, Investigador Senior de WRI y Experto en Seguridad Vial y Movilidad Activa, así como Segundo López, Coordinador Internacional de Datos de WRI.

- **Implementación de Sistemas de Nueva Modalidad**

Buscando recapitular experiencia de diversas ciudades en la gestión de un sistema de transporte de vehículos no motorizados en red y los desafíos a los que se enfrentaron con su operación, contando con la participación de Carlos Felipe Pardo, Director de Pilotos de la Alianza Nueva Movilidad Urbana (NUMO) y Diego Antero, Asesor de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

- **Gestión del Estacionamiento**

El objetivo de dicha sesión fue compartir ejercicios de buenas prácticas en la implementación de fideicomisos de gestión del estacionamiento como medio para la financiación de iniciativas de movilidad sostenible, en las que participaron Guillermo Ávila, Director Ejecutivo de Movilidad Urbana Sustentable y Aries Geurts, Subdirector de Estacionamiento en la Vía Pública, ambos del Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

- **Movilidad con Perspectiva de Género**

La intención de dicha sesión fue recopilar experiencias exitosas en la inclusión de la perspectiva de género en los proyectos de movilidad en general y presentar ideas que puedan ser incluidas en ejercicios regulatorios, en la que participó Andrea María Navarrete Mogollón, profesional independiente en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá, Colombia.

- **La Defensa del Espacio Público**

Con la encomienda de conocer la experiencia de Bogotá, Colombia en la implementación de una entidad dedicada a la protección y defensa del espacio público y recoger ideas frente al rol que dicha entidad ha tenido en la protección del espacio público dedicado a la movilidad de los usuarios más vulnerables de las vías públicas: los peatones y los ciclistas, en la que participaron Waldo Ortiz, Subdirector de Registro Inmobiliario, Lina Quengua, del Observatorio Distrital del Espacio Público y David Atuesta, del Observatorio Distrital del Espacio Público, todas las anteriores pertenecientes al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá, Colombia.

**XII.** Como resultado de estas acciones efectuadas por la Dirección de Movilidad y Transporte, con fecha 24 de mayo de 2021 fue recepcionado en oficialía de partes de Presidencia Municipal el oficio número DMT/GE/2086/2021, suscrito por la C. Tania Libertad Zavala Marín, Directora de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, el cual contiene la propuesta para la creación del Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, oficio que a la letra dice:

*"Aunado a un cordial saludo, dirijo a usted el presente para hacer de su conocimiento que derivado del compromiso que estableció el Ayuntamiento de Guadalajara para instaurar diversas medidas con el fin de garantizar la seguridad vial de las personas conforme lo señala la "Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial 2020-2025", impulsada por Bloomberg Philanthropies, la Dirección de Movilidad y Transporte en colaboración con el Instituto de Recursos Mundiales (WRI, por sus siglas en inglés) desarrollamos el proyecto de Reglamento de*



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

*Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, que garantiza el apego y vanguardia de la Reglamentación de Guadalajara, brindando cumplimiento a la reciente adición y reconocimiento de la movilidad y seguridad vial como un derecho humano, señalado en el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que marca "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad".*

*Por lo anterior, remito a usted adjunto al presente, 208 fojas que integran el proyecto de Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, además de 3 anexos y evidencia del proceso de desarrollo, lo anterior para los efectos que usted considere.*

*Agradezco su atención al presente y le reitero nuestro compromiso para continuar con las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento de la normatividad en el ámbito de nuestra competencia, quedo de usted para cualquier duda o aclaración al respecto."*

**XIII.** Así mismo, con fecha 26 de mayo de 2021 fue recepcionado en oficialía de partes de Presidencia Municipal el oficio s/n dirigido al Lic. Eduardo Fabián Martínez Lomelí, Presidente Municipal Interino del Municipio de Guadalajara, el cual fue suscrito por el C. Fernando Páez Mendieta, en su carácter de Director de Movilidad Urbana del Instituto de Recursos Mundiales (WRI México), del cual se transcribe su contenido a continuación:

*Reciba un cordial y respetuoso saludo, deseando que se encuentre bien.*

*En el marco de la Iniciativa para la Seguridad Vial Mundial 2020-2025 (BIGRS por sus siglas en inglés), programa respaldado por Bloomberg Philanthropies, cuyo principal objetivo es la reducción de muertes y lesiones derivadas de siniestros viales en todo el mundo. A partir del año 2020 WRI México (World Resources Institute por sus siglas en inglés) se encuentra colaborando con el Gobierno de Guadalajara en el desarrollo del componente "Infraestructura y Movilidad Segura".*

*En este sentido queremos compartir con usted que durante el periodo agosto - noviembre 2020 prestamos el apoyo técnico y legal a la Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara para el desarrollo del reglamento de movilidad y*

*seguridad vial. Estamos convencidos de que la existencia de reglas claras de comportamiento entre todas las personas usuarias de la vía es fundamental para avanzar en la agenda de movilidad segura. Contar con un reglamento de movilidad y seguridad vial actualizado y alineado con las mejores prácticas internacionales permitirá que la Ciudad de Guadalajara fortalezca su marco regulatorio alineando elementos clave en materia de seguridad vial, por lo que desde WRI México consideramos esta una excelente práctica, durante este proceso nuestro acompañamiento se centró en:*

- *La revisión de las distintas versiones del reglamento (borradores), aportando recomendaciones desde la perspectiva de técnica jurídica.*
- *La vinculación de tomadores de decisión, funcionarios públicos y expertos de ciudades como Bogotá, Buenos Aires y Ciudad de México a través de 5 sesiones de hermanamiento de ciudades, donde ofrecieron recomendaciones a la Ciudad de Guadalajara en las temáticas: zonas escolares, velocidad, sistemas de movilidad en red, gestión del estacionamiento, género y defensa del espacio público.*

*Derivado de lo anterior, WRI México compartió con la Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara, una serie de recomendaciones, de las cuales la Ciudad de Guadalajara aceptó las siguientes:*

- *Estructuración de la regulación con base en la jerarquía de la movilidad.*
- *Definición e integración de la jerarquía vial en la Ciudad de Guadalajara.*
- *Definición de 30 km/h como límite de velocidad en zonas escolares.*
- *Definición e incorporación de distintos tipos de vehículos incluyendo: patines, bicicletas asistidas y otros vehículos para movilidad activa.*
- *Incorporación de infraestructura urbana accesible.*

*Esperamos que el resultado de este trabajo sea de utilidad para la promoción de dicho reglamento en el cabildo y quedamos a su disposición para cualquier duda o comentario al respecto a través de mi correo electrónico xxxxxxxx.xxx*

*Aprovecho para agradecer y reconocer el apoyo y compromiso que hemos recibido por parte de la Ciudad de Guadalajara para avanzar en los compromisos adquiridos en la Iniciativa Global de Seguridad Vial.*



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

**XIV.** Por ello, a través de la presente iniciativa se propone expedir el Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, y sus anexos, así como la abrogación del Reglamento de Estacionamientos en el Municipio de Guadalajara, así como del Reglamento del Consejo Ciudadano de Movilidad no Motorizada, con la finalidad de armonizar y actualizar la normatividad municipal respecto a la reforma constitucional aludida en líneas anteriores en materia de movilidad y seguridad vial. Así mismo, entre los aspectos relevantes de este Reglamento, se encuentran los siguientes:

- Se establecen los principios rectores, reconociendo a la movilidad como un derecho humano.
- Se describen los organismos auxiliares con los que cuenta la ciudad para el desahogo y consulta de los asuntos relacionados con la movilidad, el transporte y la seguridad vial, como el Consejo Municipal de Tarifas de Estacionamientos y el Consejo de Movilidad no Motorizada.
- Se establece la clasificación de la movilidad en el municipio, abordando la preferencia vial y los aspectos esenciales para la convivencia en el espacio público de peatones y personas usuarias de vehículos motorizados y no motorizados.
- Se indican los lineamientos esenciales respecto a la infraestructura en el municipio para las y los peatones, la infraestructura para la movilidad no motorizada, la infraestructura vial, la señalización en vía y fuera de ella y las normas generales de vialidad.
- Se describen de manera amplia los procedimientos respecto a las autorizaciones, vistos buenos y dictámenes que expide la Dirección en materia de movilidad, transporte y seguridad vial.
- Se delimitan de manera precisa las reglas generales para regular el sistema de transporte individual en red, con el fin de garantizar una convivencia ordenada y armónica en el espacio público para los vehículos de la nueva movilidad.
- Se establecen las directrices mediante las cuales se deben generar acciones en materia de educación, cultura y seguridad vial.
- Se estipulan los ejes rectores de los cursos en materia de educación y seguridad vial.
- Se definen los lineamientos a seguir para procurar una efectiva seguridad vial en los entornos escolares.

- Se retoman los conceptos contenidos en el Reglamento de Estacionamientos en el Municipio de Guadalajara, a fin de abordar las disposiciones generales en la materia, priorizando la rotación vehicular y el orden en la vía pública.
- Se perfeccionan los conceptos respecto a los lugares de estacionamiento en vía pública regulados por estacionamientos o plataformas de cobro, los estacionamientos exclusivos en vía, así como el procedimiento respecto a los vehículos abandonados en la vía pública.
- Se establecen las medidas efectivas para el cumplimiento de estas disposiciones, así como las sanciones y procedimientos en materia de movilidad.

**XV.** A efecto de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 92 del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara, es importante señalar que la presente iniciativa contiene repercusiones jurídicas y sociales, las primeras tienen su origen en consecuencia a la aprobación para expedir el Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara, así como de la abrogación de los Reglamentos de Estacionamientos y del Consejo Ciudadano de Movilidad no Motorizada; las segundas son las de mayor relevancia, en virtud de que mediante la aprobación de este nuevo reglamento municipal se reconoce el derecho humano a la movilidad consagrado en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, mediante la implementación de un marco reglamentario que define de manera específica las directrices, elementos y aspectos esenciales para la convivencia en el espacio público de peatones y personas usuarias de vehículos motorizados y no motorizados.

Así mismo, respecto a las repercusiones en materia laboral, con la aprobación de esta iniciativa no se tendrían repercusiones en este sentido, ya que su aprobación no implica la contratación de nuevo personal, la remoción de personas servidoras públicas o un menoscabo en sus condiciones laborales actuales. Por otra parte, en lo correspondiente a las repercusiones en materia presupuestal, la aprobación de esta iniciativa no conlleva ningún tipo de erogación o modificación presupuestal.



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

A su vez, se propone que la presente iniciativa de ordenamiento municipal sea turnada para su estudio y dictaminación, a la Comisión Edilicia de Gobernación, Reglamentos y Vigilancia, en atención a lo dispuesto por el artículo 109 fracción X del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara, al tratarse de un asunto de su competencia.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de este Ayuntamiento Constitucional los siguientes puntos de:

## **ORDENAMIENTO**

**Primero.** El Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Guadalajara aprueba expedir el Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial de Guadalajara; así como sus anexos, los cuales forman parte integral del mismo, para quedar como sigue:

### **REGLAMENTO DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DE GUADALAJARA**

#### **Título Primero Disposiciones Generales**

#### **Capítulo I Objeto**

**Artículo 1.** El presente Reglamento es de orden público, interés social y de observancia general en el Municipio de Guadalajara, Jalisco y tiene por objeto:

- I. Establecer la reglamentación mediante la cual el Ayuntamiento ejerce sus facultades para ordenar y regular la movilidad, el espacio público y las conductas que inciden en el territorio municipal;
- II. Determinar las disposiciones básicas para planificar, dictaminar, ordenar, regular, autorizar, cancelar, inspeccionar, vigilar y sancionar los proyectos,

estudios y acciones que inciden en la movilidad y el espacio público en el territorio municipal;

- III. Determinar las disposiciones básicas para planificar, dictaminar, ordenar, regular, autorizar, cancelar, inspeccionar, vigilar y sancionar la gestión del estacionamiento en el territorio municipal;
- IV. Delimitar las normas básicas y acciones en materia de educación, cultura y seguridad vial;
- V. Estipular las normas básicas para planificar la infraestructura para la movilidad;
- VI. Disponer las normas básicas del señalamiento para la infraestructura vial y dispositivos de control de tránsito; y
- VII. Establecer los procedimientos, sanciones y trámites, en materia de movilidad.

**Artículo 2.** El presente Reglamento se expide con fundamento en lo establecido por el artículo 115 fracción II, III, IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículos 77 fracciones II, 78, 79 fracción V, VIII, IX, X, 83 y 86 de la Constitución Política del Estado de Jalisco, artículos 2, 3, 37, 38, 39 bis, 40 fracción II, 41, 44 y 47 94 fracción VI de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco y el artículo 238 del Código de Gobierno de Guadalajara.

**Artículo 3.** La aplicación de este reglamento se encuentra basada en los siguientes principios rectores:

- I. La circulación en condiciones de seguridad vial es un derecho, por lo que todas las autoridades en el ámbito de su competencia deben adoptar medidas para garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas, sobre todo de los usuarios vulnerables de la vía;
- II. La circulación en la vía pública debe efectuarse con cortesía, por lo que la ciudadanía debe observar un trato respetuoso hacia el resto de las y los usuarios de la vía, así como al personal de apoyo vial;
- III. Se evitará la colocación de objetos que representen un obstáculo a la circulación de vehículos y tránsito de las personas;
- IV. Se dará prioridad en la utilización del espacio vial de acuerdo con la siguiente jerarquía:



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- a. Peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad reducida;
  - b. Ciclistas;
  - c. Personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros;
  - d. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
  - e. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
  - f. Usuarios de transporte particular automotor y motociclistas.
- V. Las y los usuarios de la vía, que son los enlistados en la fracción anterior, y en especial conductores de todo tipo de vehículos motorizados, deben responsabilizarse del riesgo que implican para las demás personas que usan la vía, por lo que su conducción se realizará de manera precautoria y respetando las disposiciones del presente Reglamento; y
- VI. El uso del automóvil particular deberá ser de manera racional, con el objetivo de mejorar las condiciones de salud y protección del ambiente.
- VII. El desarrollo de infraestructura deberá procurar dar respuesta a las situaciones de peligro en las que se encuentran las personas en el espacio público, en especial las mujeres.

Estos principios deben ser difundidos por autoridades y promotores voluntarios de forma permanente a través de campañas, programas y cursos.

**Artículo 4.** En lo no previsto en el presente Reglamento, se aplicarán supletoriamente las disposiciones establecidas en:

- I. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;
- II. Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco;
- III. Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco;
- IV. Código Urbano para el Estado de Jalisco;
- V. Reglamento de Gestión del Desarrollo Urbano;
- VI. Reglamento Estatal de Zonificación del Estado de Jalisco;
- VII. Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Jalisco;
- VIII. Código de Gobierno Municipal de Guadalajara;
- IX. Reglamento de Gestión Integral para la Ciudad; y

- X. Reglamento para el Funcionamiento de Giros Comerciales, Industriales y de Prestación de Servicios en el Municipio de Guadalajara.

**Artículo 5.** La aplicación del presente Reglamento le compete:

- I. Al Ayuntamiento;
- II. Al Presidente Municipal.
- III. Al Secretario General.
- IV. Al Síndico;
- V. Al Tesorero Municipal;
- VI. Titular de la Comisaría de la Policía de Guadalajara;
- VII. Titular de la Coordinación General de Gestión Integral de la Ciudad;
- VIII. Titular de la Dirección de Padrón y Licencias;
- IX. Titular de la Dirección de Movilidad y Transporte;
- X. Titular de la Dirección de Obras Públicas;
- XI. Titular de la Dirección de Resiliencia;
- XII. Titular de la Dirección de Ordenamiento del Territorio;
- XIII. Titular de la Dirección de Inspección y Vigilancia;
- XIV. Titular del Instituto Municipal de las Mujeres;
- XV. Titular del Área de Gestión de Estacionamientos;
- XVI. Titular del Área de Gestión de Tránsito y Transporte;
- XVII. Titular del Área No Motorizada y de Accesibilidad Universal; y
- XVIII. A demás funcionarias y funcionarios públicos en quien delegue funciones el Presidente Municipal, sin perjuicio de las atribuciones que, conforme a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en la materia, correspondan al Órgano de Gobierno o a cualquier otra autoridad municipal.

## **Capítulo II**

### **Glosario**

**Artículo 6.** Para efecto del presente Reglamento se entiende por:

- I. **Accesibilidad universal:** es el conjunto de características que debe disponer un entorno urbano, para ser utilizado en condiciones de comodidad, seguridad, igualdad y autonomía por todas las personas, incluidas por aquellas personas con discapacidad o movilidad reducida;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- II. **Acción urbanística:** urbanización del suelo, los cambios de uso, las fusiones, subdivisiones y fraccionamientos de áreas y predios para el asentamiento humano; el desarrollo de condominios o conjuntos habitacionales; la rehabilitación de fincas y zonas urbanas; así como la introducción, conservación o mejoramiento de las redes públicas de infraestructura y la edificación del equipamiento urbano;
- III. **Acotamiento:** franja contigua al arroyo vial comprendida entre su orilla y la línea de hombro de la banqueta o de la franja separadora;
- IV. **Andén:** es el espacio destinado a la movilidad de peatones para permitir el fácil acceso a un medio de transporte;
- V. **Agente de movilidad:** elemento de la Dirección de Movilidad y Transporte con facultades de vigilancia, supervisión, ordenamiento de la vía pública, así como para hacer cumplir las disposiciones del presente Reglamento y aplicar las sanciones correspondientes en caso de incumplimiento;
- VI. **Alcoholímetro:** aparato para medir la cantidad de alcohol presente en el aire espirado por una persona;
- VII. **Andador peatonal:** es el espacio público destinado exclusivamente para la movilidad de peatones;
- VIII. **Apercibimiento:** advertencia con efectos legales de una próxima sanción en caso de persistir en una falta;
- IX. **App:** aplicación móvil mediante la cual el operador presenta (a la población usuaria), así como a las autoridades exhaustivamente, es decir, una por una, la ubicación en tiempo real de cada uno de los dispositivos disponibles para renta mientras se encuentra estacionados;
- X. **Área de espera ciclista:** zona marcada sobre el pavimento en una intersección de vías que tengan semáforos, que permite a los conductores de estos vehículos esperar la luz verde del semáforo en una posición adelantada, de tal forma que sean visibles a los conductores del resto de los vehículos;
- XI. **Arroyo vehicular:** área de la vialidad destinada a la circulación vehicular y ciclista que en algunos casos está delimitada por alguno o varios de los siguientes elementos: camellón, guarnición, estacionamiento, acotamientos, entre otros;
- XII. **Arterias:** vías públicas de circulación, destinadas al tránsito de vehículos y peatones;

- XIII. **Auditoría de seguridad vial (ASV):** es un examen formal de los diseños de una vía futura, en el cual se valora el riesgo potencial de siniestros de tránsito, el desempeño de la seguridad vial y se identifica la oportunidad de mejora de la seguridad para todas y todos los usuarios;
- XIV. **Autoridad municipal:** las y los servidores públicos de las diversas dependencias públicas, que actúan bajo la dirección del Presidente Municipal;
- XV. **Avenidas:** las calles con amplitud de veinte metros de ancho o más o las así definidas por la autoridad Municipal;
- XVI. **Ayuntamiento:** el Ayuntamiento de Guadalajara, Jalisco;
- XVII. **Bahía:** espacio exclusivo dentro de la vialidad fuera del carril de circulación, para realizar sólo labores de ascenso y descenso de pasajeros o carga y descarga;
- XVIII. **Bahía de Carga y Descarga:** espacio fuera del carril de circulación designado exclusivamente para hacer maniobras de carga y descarga de productos o materiales;
- XIX. **Bahía de servicio:** es la modalidad que se otorga mediante permiso, a los prestadores del servicio público de transporte colectivo de pasajero, para el ascenso y descenso, transferencia de los usuarios, carga y descarga o para vehículos que cubren situaciones de emergencia;
- XX. **Balizamiento o señalamiento horizontal:** es el conjunto de marcas que se pintan o colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, con propósito de delinear las características geométricas de las vialidades urbanas, y denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía, para regular y canalizar el tránsito de vehículos y peatones, así como proporcionar información a los usuarios;
- XXI. **Banqueta:** el espacio público que comprende del inicio del arroyo vial al límite de propiedad, la cual se compone por tres franjas: franja de servicio, franja de circulación y franja de vegetación o mobiliario;
- XXII. **Base de datos de dispositivos:** conjunto de datos oficiales que el operador entrega a la Dirección, indicando para cada dispositivo autorizado, el número de serie, el código QR correspondiente, y el número de identificación asignado por la Dirección;
- XXIII. **Bicibús:** grupo de escolares organizados, generalmente acompañado por adultos, que realiza sus trayectos entre su casa y el centro educativo en bicicleta, siguiendo una o varias rutas ya establecidas;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- XXIV. Bicicleta:** vehículo no motorizado principalmente de propulsión humana a través de pedales o de pedaleo asistido por motor eléctrico. Que puede alcanzar de manera autónoma un máximo de 25 km/h y con un peso máximo de 35 kilogramos.
- XXV. Bolardo:** poste de baja altura, cuya materialidad puede ser de metal, piedra u otro, que se coloca en la calle de forma vertical para el resguardo de los peatones en las áreas prohibidas para los vehículos;
- XXVI. Cajón de estacionamiento:** espacio destinado y delimitado para el estacionamiento temporal de vehículos;
- XXVII. Calle:** las superficies de terreno que son destinadas dentro de una población para la circulación de peatones, bicicletas y vehículos; incluye áreas de espacio público no sólo destinadas al tránsito sino a la estancia y disfrute, como banquetas y camellones;
- XXVIII. Calzadas:** las calles con amplitud de avenidas, en las que existe camellón o jardín separador de los sentidos de la circulación o las así definidas por la autoridad municipal;
- XXIX. Camellón:** guarnición ubicada al centro de la vialidad que funge como divisor, ya sea de sentido o de jerarquía vial;
- XXX. Carril:** espacio asignado para la circulación de vehículos, ubicado sobre la superficie de rodamiento y delimitado por líneas continuas o discontinuas, el cual debe contar con el ancho suficiente para la circulación de vehículos en una fila;
- XXXI. Carril exclusivo de transporte Público:** espacio asignado para la circulación de vehículos de transporte público colectivo o masivo de pasajeros, sobre un sentido de la vía, con delimitación en el perímetro del carril que no permiten el tránsito de otro tipo de vehículos, con excepción de los vehículos de seguridad en caso de emergencias y de vehículos no motorizados en los casos expresamente permitidos;
- XXXII. Carril preferencial:** es el espacio de circulación de vehículos no motorizados, debidamente señalizado donde la preferencia la tiene el sistema de transporte colectivo y eventualmente el transporte de seguridad y emergencia o protección civil, en servicio y con códigos sonoros y luminosos encendidos;
- XXXIII. Ciclista:** conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales; se considera también ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de

hasta 25 kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;

- XXXIV. Cicloestación:** espacio exclusivo de estacionamiento para la prestación del servicio de un sistema de bicicleta pública con anclaje, que cuentan con dispositivos o infraestructura necesaria para dicho servicio;
- XXXV. Circulación:** desplazamiento por la vía pública de peatones, conductores y ocupantes de vehículos;
- XXXVI. Ciclopuerto:** es un espacio de uso público para el resguardo exclusivo de bicicletas, que forma parte de la infraestructura de transporte no motorizado;
- XXXVII. Cierre vial:** desvío o disminución del flujo vehicular sobre una vía por ocupación de esta;
- XXXVIII. Cierre total:** obstrucción total de la circulación de una vialidad;
- XXXIX. Clave de identificación municipal:** es la combinación de letras y números que identifica a cada dispositivo indicando el municipio donde fue autorizado, el tipo de dispositivo y el número de identificación municipal único asignado por la Dirección;
- XL. Cochera:** cajón de estacionamiento en el interior de un inmueble destinado a casa habitación con capacidad para uno o más vehículos;
- XLI. Código QR:** es un módulo para almacenar información en una matriz de puntos o en un código de barras bidimensional. El código QR debe almacenar el número de serie del dispositivo;
- XLII. Concesión:** es la autorización concedida por el Ayuntamiento para que un particular, pueda usufructuar un bien municipal en la explotación de un giro comercial;
- XLIII. Concesionario:** el titular de la concesión otorgada por el Ayuntamiento;
- XLIV. Conductor:** persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo, debiendo contar con la capacitación y licenciamiento requeridos según la normatividad aplicable;
- XLV. Cruce peatonal:** área sobre el arroyo vehicular asignada para el tránsito de peatones, puede estar a nivel de la acera o superficie de rodadura;
- XLVI. Coordinación General:** coordinación General de Gestión Integral de la Ciudad;
- XLVII. Derecho de vía:** es una zona de restricción que afecta a una vía pública en ambos lados, en zonas urbanas y suburbanas, el derecho de vía lo establecerá el Ayuntamiento de Guadalajara, Jalisco; conforme a los planes



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

parciales si los hubiere, de común acuerdo con las Secretarías concurrentes en materia de movilidad y obra pública, atendiendo a las disposiciones que señale el Código Urbano para el Estado de Jalisco;

- XLVIII. Derivación o Ala:** lugar en que está permitido que los vehículos de transporte público en su modalidad de taxis, radio taxi o similares se detengan, es autorizado como una ramificación del sitio;
- XLIX. Dictamen:** es una resolución, emitida por la autoridad competente en el ejercicio de sus atribuciones respecto a una cuestión que se someta a su consideración;
- L. Dictamen técnico:** es un acto administrativo, definitivo y declarativo que sólo reconoce, sin modificar, una situación jurídica del administrado, que resulta necesario para la realización de algún trámite o acto administrativo ante diversas autoridades;
  - LI. Dispositivo de control de tránsito:** conjunto de elementos que ordenan y orientan los movimientos de tránsito de personas y circulación de vehículos; que previenen y proporcionan información a los usuarios de la vía para garantizar su seguridad, permitiendo una operación efectiva del flujo peatonal y vehicular;
  - LII. Dispositivo de movilidad asistida:** elemento que permite el desplazamiento de personas con discapacidad o con movilidad reducida, tales como sillas de ruedas, sillas de ruedas motorizadas con velocidades máximas de diez kilómetros por hora, andaderas, bastones y perros guía;
  - LIII. Dispositivo de control de velocidad:** conjunto de elementos que procuran modificar la velocidad vehicular tales como topes, boyas, vibradores o vialetas;
  - LIV. Dispositivo no registrado:** dispositivo STIR que actualmente se encuentra disponible para renta en la vía pública sin estar debidamente autorizado para ello;
  - LV. Dispositivo STIR:** vehículos diseñados para que el conductor viaje de pie o sentado, sin carrocería, con o sin anclaje, vinculados o no a una aplicación móvil, de propulsión humana y/o con motor de cualquier tipo. De manera enunciativa, pero no limitativa se deben tomar como tales los siguientes vehículos: bicicletas mecánicas, bicicletas asistidas eléctricamente, patines del diablo, scooters y segways;
  - LVI. Dirección:** la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, Jalisco;

- LVII. Director o directora:** titular de la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, Jalisco;
- LVIII. Doble fila:** cuando un vehículo se encuentra estacionado sobre un carril de circulación o en un carril de la vialidad no destinado para el estacionamiento;
- LIX. Espacio público:** área delimitada por construcciones o elementos naturales, que permite la circulación peatonal y vehicular, así como la recreación y reunión de los habitantes, tales como calles, plazas, avenidas, viaductos, paseos, jardines, bosques, parques públicos y demás de naturaleza análogo;
- LX. Estación de sistema de bicicleta en red:** infraestructura colocada en la vía pública que cuenta con puertos con o sin anclaje, para la operación de las modalidades del sistema de bicicleta en red;
- LXI. Estacionamiento:** espacio o lugar utilizado para ocupar, dejar o guardar un vehículo por un tiempo determinado, ya sea en la vía pública, propiedad privada o pública;
- LXII. Estacionamiento privado:** aquellas áreas destinadas a la guarda de vehículos, en todo tipo de unidades habitacionales, así como las dedicadas a cubrir necesidades propias de instituciones educativas, comerciales, empresas o particulares, siempre y cuando el servicio otorgado sea gratuito, en propiedad privada y controlado por cualquier medio;
- LXIII. Estacionamiento público:** aquellos edificios o terrenos, de propiedad pública o privada, destinados en forma principal, parcial o total, a la prestación al público en general del servicio de recepción, guarda, protección y devolución de vehículos, a cambio del pago de la tarifa;
- LXIV. Estacionamiento público municipal:** todo aquel edificio o terreno, de propiedad del Municipio de Guadalajara destinado en forma principal, parcial o total, a la prestación al público en general del servicio de recepción, guarda, protección y devolución de vehículos, a cambio del pago de la tarifa;
- LXV. Estacionamiento exclusivo:** todo aquel estacionamiento ubicado en la vía pública, utilizado de manera exclusiva para uno o más usos determinados y autorizados por la Dirección de Movilidad y Transporte;
- LXVI. Estacionamiento vinculado:** todo aquel estacionamiento fuera de la vía pública vinculado a usos comerciales de servicios y dotacionales de escala urbana con ingreso permitido al público en general;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- LXVII. Estacionómetros:** sistemas de medición de tiempo de estacionamiento de manera mecánica, digital o por medios electrónicos para gestionar el estacionamiento en la vía pública a través del cobro;
- LXVIII. Estudio vial:** es un estudio de ingeniería vial general, que se integra con datos físicos operacionales y estadísticos, tomando en cuenta las condicionantes del desarrollo urbano, y demás elementos técnicos y legales necesarios para su desarrollo, con la finalidad de elaborar alternativas de solución y la evaluación de estas, para seleccionar la más favorable para su aplicación ya sea en un proyecto o en un conflicto existente en materia de movilidad, sin violentar los derechos de los peatones y modos no motorizados, así como de los espacios públicos;
- LXIX. Estudio de impacto al tránsito:** es un estudio de ingeniería que determina el impacto potencial de tránsito de algún proyecto de desarrollo por obra de edificación u obra de urbanización, determinando las necesidades de cualquier mejora al sistema, a los sistemas de transporte adyacentes o cercanos, con el fin de mantener un nivel de servicio satisfactorio y la previsión de accesos apropiados para los desarrollos propuestos;
- LXX. Estudio de integración a la vialidad:** es un estudio cuyo objeto será el regular y establecer el diseño y ubicación de las entradas y salidas de todos aquellos predios de carácter público o privado que por las necesidades de su giro requieran un análisis de factibilidad, así como la relación de estos con el espacio público con el fin de minimizar los problemas que se causen al tránsito de paso sobre la vía pública afectada, así como la regulación de infraestructura de estacionamientos y/o elementos de movilidad utilizada dentro de la propiedad privada;
- LXXI. Flota:** conjunto de dispositivos pertenecientes al Sistema de transporte individual en red;
- LXXII. Gráfico de Integración Vial:** propuesta realizada por el interesado, desarrollador o consultor para demostrar cómo se va a adaptar una nueva construcción al contexto inmediato, siguiendo los lineamientos de la reglamentación municipal;
- LXXIII. Infracción:** conducta que transgrede alguna disposición del presente Reglamento o demás disposiciones de tránsito aplicables y que tiene como consecuencia una sanción;

- LXXIV. **Infraestructura urbana:** conjunto de elementos con que cuentan las vialidades, que tienen una finalidad de beneficio general, y permiten su mejor funcionamiento o imagen visual;
- LXXV. **Infraestructura vial:** es el conjunto de elementos que permiten y ordenan el desplazamiento de personas, vehículos no motorizados y motorizados en forma confortable y segura de un punto a otro;
- LXXVI. **Inspección de Seguridad Vial (ISV):** es una revisión sistemática de una vía existente, con el fin de identificar los peligros potenciales para los distintos usuarios y proponer medidas correctivas;
- LXXVII. **Intersección:** superficie común donde convergen dos o más flujos en donde se realizan los movimientos direccionales del tránsito peatonal o vehicular en forma directa o canalizada por islas;
- LXXVIII. **Licencia:** autorización expedida por la autoridad municipal competente para que determinado establecimiento realice habitualmente y por tiempo definido determinados actos o actividades correspondientes a un giro por haberse cumplido los requisitos aplicables;
- LXXIX. **Licenciatario:** titular de la licencia concedida por el Municipio de Guadalajara;
- LXXX. **Línea amarilla:** balizamiento o señalamiento horizontal de color amarillo en machuelo o los extremos de una vialidad que indica la restricción del estacionamiento;
- LXXXI. **Lugar preferencial:** cajón de estacionamiento destinado para personas con discapacidad o movilidad reducida;
- LXXXII. **Lugar prohibido:** los lugares en donde se encuentren señalamientos prohibitivos de circulación y/o estacionamiento, así como obstrucción de una vía;
- LXXXIII. **Ley:** Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco;
- LXXXIV. **Manual Técnico de Operación:** Manual Técnico de Operación para el Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades para el Municipio de Guadalajara;
- LXXXV. **Medio de transporte:** conjunto de técnicas, instrumentos y dispositivos de características homogéneas en cuanto a la tecnología que se utilizan para el transporte de personas o mercancías;
- LXXXVI. **Modificación de ruta:** es el cambio de la parte en un itinerario de una ruta que se autoriza a partir de la sustitución de tramos definidos por puntos intermedios del recorrido, sin alterar su derrotero original;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- LXXXVII. Motocicleta:** vehículo motorizado, de una o más plazas, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna u otros modos de propulsión considerados así por su fabricante o impulsados por cualquier otra fuerza motriz. En el caso de los de combustión interna desde los cuarenta y nueve centímetros cúbicos de cilindrada, de uno o varios cilindros, o su equivalente en kilovatios en el caso de las motocicletas eléctricas; que alcanza velocidades superiores a los 25 km/h y pesa más de 35 kilogramos; siempre y cuando cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;
- LXXXVIII. Motociclistas:** persona que conduce un vehículo denominado motocicleta;
- LXXXIX. Motopuerto:** espacio de estacionamiento destinado para el uso exclusivo de motocicletas;
- XC. Movilidad:** forma en que el ser humano se mueve o traslada de un lugar a otro, puede ser por sí mismo o empleando algún medio de transporte motorizado o no motorizado;
- XCI. Multa:** es la sanción pecuniaria que se impondrá a quien cometa alguna de las infracciones contenidas en el presente Reglamento;
- XCII. Municipio:** el Municipio de Guadalajara, Jalisco;
- XCIII. Norma general de carácter técnico:** la norma técnica es un documento expedido por el Ejecutivo del Estado, que contiene definiciones, requisitos, especificaciones de calidad, terminología, especificaciones y demás determinaciones que tengan como objeto normar una actividad vinculada con la movilidad o la prestación de un servicio de transporte público;
- XCIV. Número de identificación municipal:** número único otorgado por la Dirección para asignar de manera exclusiva a cada dispositivo autorizado;
- XCV. Obra de urbanización:** todas aquellas acciones técnicas realizadas con la finalidad de transformar el suelo rústico en Urbano; o bien, adecuar, conservar o mejorar los predios de dominio público o privado, redes de infraestructura y equipamiento destinado a la prestación de servicios Urbanos;
- XCVI. Operador del servicio de transporte individual en red:** entidad pública o privada encargada de brindar los servicios del sistema de transporte individual en red, con un esquema de renta;

- XCVII. Padrón:** registro administrativo de estacionamientos públicos, estacionamientos privados de uso público, estacionamientos exclusivos y estacionamientos con servicio de acomodadores de vehículos;
- XCVIII. Patrulla Escolar:** grupos de voluntarios en las escuelas de educación primaria y secundaria, coordinados por las propias autoridades escolares y/o la Dirección con la finalidad de promover y vigilar el respeto a las normas de este Reglamento;
- XCIX. Peatón:** persona que transita a pie, por la vía pública, en zonas privadas con acceso al público, y/o auxiliándose de dispositivos de movilidad asistida en el caso de las personas con discapacidad;
- C. Pedibús:** grupo de escolares organizados, generalmente acompañado por adultos, que realizan caminando el trayecto entre su casa y el centro educativo, siguiendo una ruta establecida;
- CI. Periférico:** vialidad de acceso controlado que tiene la característica de ser la transición entre los ingresos carreteros con la red de vialidades primarias de una ciudad;
- CII. Permiso:** autorización expedida por la autoridad municipal para que una persona física o moral, realice por tiempo determinado o por un evento determinado actos o actividades por haberse cumplido los requisitos aplicables;
- CIII. Permisionario:** el Titular del permiso concedido por la autoridad municipal correspondiente;
- CIV. Persona con discapacidad:** aquellas personas que tengan capacidades motrices, visuales y cognitivas a largo plazo y que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás;
- CV. Personas con movilidad reducida:** personas que, de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad y personas de talla baja;
- CVI. Plataforma de cobro:** sistema de cobro mediante el cual los usuarios realizan el pago de la tarifa establecida en la Ley de Ingresos Municipal vigente del estacionamiento en vía pública en las zonas reguladas;



- CVII. Población Económicamente Activa (PEA):** la población económicamente activa la integran todas las personas de 12 y más años que realizaron algún tipo de actividad económica (población ocupada), o que buscaron activamente hacerlo (población desocupada abierta), en los dos meses previos a la semana de levantamiento, la PEA se clasifica en población ocupada y población desocupada abierta o desocupados activos;
- CVIII. Población Ocupada (PO):** personas de 15 y más años que en la semana de referencia realizaron alguna actividad económica durante al menos una hora. Incluye a los ocupados que tenían trabajo, pero no lo desempeñaron temporalmente por alguna razón, sin que por ello perdieran el vínculo laboral con este; así como a quienes ayudaron en alguna actividad económica sin recibir un sueldo o salario;
- CIX. Policía vial:** elemento perteneciente a la Comisaría de la Policía Vial del Estado de Jalisco;
- CX. Polígono de operación:** zona especial establecida para que un Sistema de Transporte Individual en Red (STIR) en sus diferentes modalidades, opere en ella. Los polígonos de STIR pueden ser obligatorios, opcionales o restringidos;
- CXI. Polígono obligatorio:** zona del territorio municipal donde las personas físicas y morales, que deseen ofrecer el servicio de STIR, deben operar como condición forzosa para recibir el permiso de operación. En los polígonos obligatorios se deberá poder iniciar y terminar los viajes;
- CXII. Polígono opcional:** zona del territorio municipal donde las personas físicas y morales, pueden operar. Por tanto, se podrán iniciar y terminar viajes;
- CXIII. Polígono restringido:** zona del territorio municipal donde se puede cerrar un viaje, pero no se puede iniciar;
- CXIV. Reincidencia:** la comisión de dos o más infracciones de carácter administrativo iguales, que son motivo de una conducta de riesgo y contravienen las disposiciones de la ley y su reglamento, en los periodos que se establezcan;
- CXV. Señal:** son los dispositivos o elementos visuales o auditivos oficiales que mediante sonidos, símbolos o leyendas tienen por objeto prevenir a los usuarios sobre la existencia de peligros y su naturaleza, determinar las restricciones o prohibiciones que limiten sus movimientos sobre la vialidad, regulación sobre la superficie de rodamiento, así como proporcionar la información necesaria para facilitar sus desplazamientos;

- CXVI. Señalética Vertical:** placas fijadas en postes o estructuras instaladas sobre la vía o adyacentes a ella, que mediante símbolos o leyendas determinadas cumplen la función de prevenir, informar o restringir;
- CXVII. Señalización vial:** conjunto de elementos y objetos visuales, verticales u horizontales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter que se colocan en la vialidad, con el objeto de brindar mayor seguridad a todos los sujetos de la movilidad;
- CXVIII. Servicio de Acomodador de Vehículos (Valet Parking):** es el servicio que comprende la guardia, custodia, recepción y entrega de automóviles con acomodadores; se define como acomodadores de vehículos a aquel prestado por personal de un establecimiento o giro comercial o de prestación de servicios, así como aquel prestado por un operador distinto, y que consiste en la recepción de los vehículos de los clientes en dicho establecimiento o giro, así como la conducción de éstos al estacionamiento público o privado autorizado para tal efecto y su respectivo resguardo;
- CXIX. Sistema de bicicleta pública:** sistema de movilidad público que consiste en la oferta de renta de bicicletas por corta duración, en autoservicio, que ofrece la posibilidad de trayectos unidireccionales en la vía pública y con características de red, en cualquiera de sus modalidades de prestación;
- CXX. Sistema de transporte individual en red (STIR):** sistema de movilidad privado, a través de renta de vehículos, diseñados para que el conductor viaje de pie o sentado, sin carrocería, con o sin anclaje, vinculados o no a una ampliación móvil, de propulsión humana y/o con motor de cualquier tipo, diferentes a la bicicleta. De manera enunciativa, pero no limitativa se deben tomar como tales los siguientes vehículos: patines del diablo, scooters y segways con una velocidad no mayor a 25 km/h;
- CXXI. Sitio:** lugar en que está permitido que los vehículos de transporte público en modalidad de taxi y radiotaxi se estacionen;
- CXXII. Supervisión:** es la acción de vigilancia y verificación que realizan los agentes de movilidad en apego a las facultades y atribuciones establecidas en el presente ordenamiento;
- CXXIII. Transporte escolar:** el destinado al transporte de estudiantes de instituciones educativas, que operan con el itinerario y horario que satisfaga las necesidades particulares de la institución educativa, el costo del servicio será el acordado entre éstas y el prestador del servicio, este



servicio se presta en vehículos de acuerdo con la norma general de carácter técnico para transporte especializado;

- CXXIV. Transporte de personal:** los destinados al transporte de trabajadores a las empresas o industrias en que laboran, así como de instituciones públicas o privadas, que se presta como un servicio por parte de las empresas. Siendo materia del contrato entre la empresa y el prestador las condiciones de este y este servicio se prestan en vehículos de acuerdo con la norma general de carácter técnico para transporte especializado;
- CXXV. Transporte turístico:** los destinados al transporte de pasajeros solamente a lugares de interés turístico, arqueológico, arquitectónico, panorámico o artístico, mediante la renta por horas o días del vehículo y conductor, no estando sujeto a horario y tarifa fija. Este servicio se presta en autobuses de distintas capacidades, acondicionados especialmente para brindar comodidad a los pasajeros;
- CXXVI. Tránsito:** acción o efecto de trasladarse de un lugar a otro por la vía pública;
- CXXVII. Uno y uno:** estrategia de circulación de vehículos motorizados en una intersección que no cuente con dispositivo de control de tráfico se le ceda el paso uno a uno por cada movimiento o flujo;
- CXXVIII. Usuario del transporte público:** persona que hace uso del servicio público de transporte de pasajeros en cualquiera de sus modalidades del equipamiento auxiliar de éstos y de las vialidades;
- CXXIX. Usuarios vulnerables de la vía:** aquellos usuarios que están expuestos a un mayor peligro durante su circulación en la vía ya que no cuentan con una estructura de protección, por lo que son más propensos a sufrir lesiones graves o incluso perder la vida cuando se ven involucrados en hechos de tránsito;
- CXXX. Vehículo:** aparato diseñado para el tránsito terrestre, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna y/o eléctrico, o cualquier otra fuerza motriz, el cual es utilizado para el transporte de personas o bienes;
- CXXXI. Vehículo de emergencia:** aquellos destinados a la prestación de servicios médicos, de protección civil, rescate, apoyo vial, bomberos y de policía;
- CXXXII. Vehículo motorizado:** aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de

combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad a más de 25 km/h.

- CXXXIII. Vehículo no motorizado:** aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 km/h y una capacidad menor a 49 centímetros cúbicos de cilindrada, o su equivalencia en kilovatios;
- CXXXIV. Vehículo recreativo:** aquellos utilizados de manera recreativa o lúdica por niñas y niños de hasta doce años de edad, tales como patines, patinetas, patines del diablo sin motor y bicicletas con una velocidad máxima de 10 km/h;
- CXXXV. Vehículo pesado o de carga:** vehículo automotor de operación libre, destinado al transporte de carga, mayor a dos ejes;
- CXXXVI. Vía:** espacio físico destinado al tránsito de peatones y vehículos;
- CXXXVII. Vía ciclista:** espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de vehículos no motorizados, pudiendo ser parte de la superficie de rodamiento en calle o tener un trazo independiente, con la capacidad de ser implementada en cualquier vialidad que cumpla con las características correspondientes, ésta incluye:
- A.** Carril prioridad ciclista, espacio asignado para la circulación de vehículos en el que se da preferencia a los vehículos no motorizados que comparten el espacio con los vehículos motorizados; ubicado sobre la superficie de rodamiento debidamente señalado y delimitado por líneas continuas, el cual debe contar con un ancho no menor a 3.5m, con una velocidad permitida no mayor a 30 km/h;
  - B.** Ciclobanda, carril delimitado con marcas en el pavimento destinado exclusivamente para la circulación de vehículos no motorizados;
  - C.** Ciclo vía, carril confinado exclusivo para la circulación de vehículos no motorizados, físicamente confinado del tránsito automotor.
- CXXXVIII. Vía peatonal:** aquella destinada a la circulación exclusiva o prioritaria de personas con discapacidad y peatones, en la que el acceso a vehículos está restringido según las reglas específicas. Estas incluyen:
- A.** Cruces peatonales,
  - B.** Banquetas y rampas,
  - C.** Camellones e isletas,
  - D.** Plazas y parques,
  - E.** Puentes peatonales,



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

F. Calles peatonales y andadores, y

G. Calles de prioridad peatonal.

- CXXXIX. Viaducto:** las calles con amplitud de avenidas, con o sin camellón o faja separadora y sin intersección a nivel;
- CXL. Vialidad:** conjunto de servicios relacionados con las vías públicas, así como las infraestructuras que las componen, que son utilizados por personas, bicicletas o vehículos automotores para trasladar de un lugar a otro;
- CXLI. Vialidad local:** aquellas que conectan con los predios;
- CXLII. Vialidad metropolitana:** de alta capacidad para tráfico exclusivamente motorizado, cubriendo viajes interurbanos y metropolitanos, tales como autopistas y autovías;
- CXLIII. Vialidad principal:** de gran capacidad para la movilidad mediante sistemas de transporte masivo, integrando los usos de mayor impacto;
- CXLIV. Vialidad colectora:** articulan los distritos y distribuyen el flujo de la movilidad de las vialidades principales a las locales. El tráfico rodado debe compatibilizarse con actividades peatonales;
- CXLV. Vía de acceso controlado:** son vialidades para el tránsito directo en las cuales se tienen accesos limitados, definidos desde que se diseña la vía. La función de las vialidades de acceso controlado es facilitar la movilidad de altos volúmenes de tránsito entre los centros urbanos a velocidades de entre 50 km/h y 80 km/h;
- CXLVI. Vía rápida:** vialidad que permite la libre circulación de vehículos con intersecciones a desnivel con otras vías de circulación;
- CXLVII. Vías públicas:** superficies del dominio público que se utilizan para el tránsito de los sujetos de la movilidad;
- CXLVIII. Zonas especiales:** aquellas zonas cuyas normas de control de urbanización son distintas al contexto ordinario, en algunos casos son señaladas en los planes parciales como áreas de actuación, como áreas con potencial de desarrollo, áreas de protección patrimonial o áreas de restricción. También se define como un polígono o área donde se encuentran equipamientos o infraestructuras públicas que por sus características generan necesidades extraordinarias al contexto inmediato, por ejemplo, polígonos con servicio de bicicleta en red, andadores peatonales, corredores gastronómicos, entre otros;
- CXLIX. Zona 25:** es el área de accesibilidad determinada con señalamientos y dispositivos viales para reducir la velocidad a un máximo de veinticinco

kilómetros por hora, otorgando a peatones, usuarios de transporte no motorizado y usuarios de transporte público, preferencial permanente sobre automóviles, motocicletas y cualquier otro tipo de vehículo motorizado; ubicado principalmente en los entornos de equipamientos escolares y de salud;

- CL. **Zona 30:** es el área de accesibilidad determinada con señalamientos y dispositivos viales para reducir la velocidad a un máximo de treinta kilómetros por hora, otorgando a peatones, usuarios de transporte no motorizado y usuarios del transporte público, preferencial permanente sobre automóviles, motocicletas y cualquier otro tipo de vehículo motorizado;
- CLI. **Zona prohibida:** los lugares en donde se encuentren señalamientos prohibitivos de circulación y/o estacionamiento; y
- CLII. **Zona prohibida para vehículos pesados o de carga:** es el área en las vías públicas por donde se restringe el paso de vehículos pesados o de ciertas dimensiones y que esencialmente lo constituyen los carriles centrales de las avenidas, el tercer carril del lado izquierdo, el segundo carril cuando no sea usado exclusivamente para rebasar y los lugares en donde se encuentren señalamientos prohibitivos de circulación a vehículos pesados.

## **Título Segundo De los Consejos para la Movilidad**

### **Capítulo I Del Consejo Municipal de Tarifas de Estacionamientos Públicos**

**Artículo 7.** El ayuntamiento dentro de los primeros 120 días hábiles, contados a partir del día siguiente en que inicie sus funciones cada administración, deberá instalar el Consejo Municipal de Tarifas de Estacionamientos Públicos, como un organismo auxiliar para la aplicación de las disposiciones previstas en el presente Reglamento.

**Artículo 8.** El Consejo Municipal de Tarifas de Estacionamientos se integra por:

- I. Titular de la Dirección de Movilidad y Transporte, quien preside el Consejo;



**Presidencia**  
Guadalajara



- II. Síndico Municipal;
- III. Tesorero Municipal;
- IV. Titular de la Coordinación General de Gestión Integral de la Ciudad;
- V. Titular de la Dirección de Padrón y Licencias; y
- VI. Dos representantes de la Sección de Estacionamientos perteneciente a la Cámara de Comercio de Guadalajara.

Para su funcionamiento operativo y administrativo, el Consejo Municipal de Tarifas de Estacionamientos, cuenta con un Secretario Técnico, que es el titular del Área de Gestión del Estacionamiento, quien participa con derecho a voz, sin voto.

**Artículo 9.** Las sesiones del Consejo Municipal de Tarifas de Estacionamientos se sujetarán a lo siguiente:

- I. Sesionará de manera ordinaria por lo menos una vez al año y en forma extraordinaria cuando sea necesario, únicamente con los asuntos especificados en el orden del día, por lo que se deberá obviar los puntos relativos a la lectura y aprobación del acta de la sesión anterior y asuntos varios;
- II. La convocatoria a sesión ordinaria se realizará por escrito y/o vía electrónica con 72 horas de días hábiles de anticipación y la convocatoria a sesión extraordinaria con 24 horas de días hábiles de anticipación;
- III. Las sesiones se desarrollarán preferentemente con el siguiente orden del día: registro de asistencia, declaratoria de quórum, aprobación del orden del día, lectura y aprobación del acta de la sesión anterior, agenda de trabajo y asuntos varios;
- IV. Para sesionar válidamente deberán estar presentes la mayoría de los integrantes con derecho a voto. En caso de no reunirse el quórum requerido para sesionar, el presidente declarará quórum insuficiente y propondrá nueva fecha para sesionar;
- V. Los acuerdos se aprobarán por mayoría de votos de sus integrantes con derecho a voto; y
- VI. Los integrantes del Consejo Municipal de Tarifas de Estacionamientos podrán nombrar por escrito a un suplente para que acuda a las sesiones de la Comisión.

**Artículo 10.** El Consejo Municipal de Tarifas de Estacionamientos puede invitar a organizaciones, instituciones o personas a efecto de contribuir en los trabajos de este.

**Artículo 11.** Las tarifas para los estacionamientos públicos deberán cumplir con los siguientes:

- I. Las tarifas máximas por hora de los establecimientos dedicados a la prestación del servicio público de estacionamientos serán determinadas y aprobadas por el consejo municipal de tarifas de estacionamientos.
- II. Las tarifas propuestas deberán ser determinadas atendiendo a la categoría del estacionamiento público de que se trate previstas en el presente reglamento.

## **Capítulo II**

### **Del Consejo Ciudadano de Movilidad no Motorizada**

**Artículo 12.** El Consejo Ciudadano de Movilidad No Motorizada es un organismo colegiado, de participación ciudadana, que forma parte del Ayuntamiento, y su objetivo es generar un espacio de colaboración, participación, vigilancia, deliberación y consulta ciudadana de las acciones de la política municipal en materia de movilidad no motorizada. Teniendo como atribuciones y obligaciones:

- I. Emitir opinión y recomendaciones sobre la política, planes, programas, proyectos, iniciativas y acciones que inciden en la movilidad no motorizada;
- II. Proponer planes, programas, proyectos y acciones en materia de movilidad no motorizada;
- III. Canalizar propuestas de las organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la movilidad no motorizada a la Dirección de Movilidad y Transporte; y
- IV. Solicitar acompañamiento de la Dirección de Movilidad y Transporte en acciones de visualización, fomento y difusión de la cultura de la movilidad.

**Artículo 13.** El Consejo de Movilidad No Motorizada se integra por cargos honoríficos de la siguiente manera:



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- I. Coordinador general, resultando su designación de manera anual entre los representantes de las organizaciones de la sociedad civil que integren el consejo;
- II. Secretario técnico;
- III. Representantes de las organizaciones de la sociedad civil que tengan por objeto el fomento e impulso de la movilidad no motorizada.
- IV. Regidora o Regidor presidente de la Comisión Edilicia de Medio Ambiente y Ecología;
- V. Regidora o Regidor presidente de la Comisión Edilicia de Asuntos Metropolitanos;
- VI. Regidora o Regidor presidente de la Comisión Edilicia de Planeación de Desarrollo Urbano Sustentable;
- VII. Titulares de las siguientes dependencias:
  - A. Dirección de Medio Ambiente;
  - B. Dirección de Participación Ciudadana;
  - C. Dirección de Proyectos del Espacio Público;
  - D. Dirección de Movilidad y Transporte.

Cada uno de los titulares a que se refiere el presente artículo deberá designar al respectivo suplente de entre los integrantes de la Organización, Comisión Edilicia, Consejo o Dependencia que presiden, haciendo del conocimiento del pleno de Consejo la citada designación.

**Artículo 14.** Las atribuciones de las y los integrantes del Consejo serán las siguientes:

- I. Coordinador general:
  - A. Convocar a sesiones del consejo;
  - B. Presidir las sesiones del consejo;
  - C. Proponer las acciones para llevar a cabo el consejo;
  - D. Presentar al consejo iniciativas encaminadas a cumplir los objetivos de este;
  - E. Ser el representante oficial del consejo ante el H. Ayuntamiento como ante la sociedad; y
  - F. Presentar un plan de inicio y un informe de actividades durante su periodo al frente del consejo.

- II. Secretario técnico
  - A. Auxiliar al Coordinador general en la convocatoria de las sesiones del consejo;
  - B. Proponer el orden del día de las sesiones del consejo en acuerdo con el Coordinador general;
  - C. Elaborar un acta de sesión del consejo y archivarla;
  - D. En ausencia del coordinador general presidir las sesiones del consejo; y
  - E. Recibir y turnar al consejo o sus comisiones las propuestas realizadas por los diferentes consejeros.
- III. Las coordinaciones de comisiones:
  - A. Presidir las sesiones de trabajo de la comisión asignada;
  - B. Convocar a las sesiones de trabajo de la respectiva comisión, notificando al Coordinador general;
  - C. Presentar al consejo los resultados del trabajo de la comisión y
  - D. Dar seguimiento y cumplimiento a los acuerdos tomados por el consejo con relación al trabajo de la comisión.

**Artículo 15.** La integración al Consejo Ciudadano de Movilidad No Motorizada de las organizaciones de la sociedad civil legalmente constituidas vinculadas al desarrollo de la movilidad no motorizada deberá observar lo siguiente:

- I. Presentar solicitud por escrito al secretario técnico de incluya:
  - A. Nombre de la organización de la sociedad civil;
  - B. Exposición de motivos de su solicitud;
  - C. Currículo de la organización;
  - D. Designación de representante y suplente;
  - E. Identificaciones oficiales vigentes del representante y suplente, en copia certificada ante notario público;
- II. El secretario técnico presentará los expedientes que cumplan con los requisitos señalados en el presente Reglamento ante el pleno del consejo; y
- III. Por mayoría simple se podrán admitir nuevos consejeros.

**Artículo 16.** Las personas integrantes del consejo de sujetarán a la siguiente periodicidad:



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- I. Representantes de las organizaciones de la sociedad civil duraran en su cargo tres años, al término de los cuales podrán ser sujetos de ratificación por parte de la organización que representan;
- II. Los integrantes de las Comisiones Edilicias y las Dependencias formarán parte durante su periodo en funciones;
- III. Al finalizar el periodo anual se dará de baja a las organizaciones que hayan tenido tres faltas no justificadas.

Los cargos de los miembros del consejo son honoríficos por lo que no se recibe remuneración económica por su ejercicio y tratándose de servidores públicos, sus funciones son inherentes al cargo que desempeñen. Los representantes de la sociedad civil que forman parte del consejo carecen de la calidad de servidores públicos.

**Artículo 17.** El Consejo Ciudadano de Movilidad No Motorizada ejerce sus funciones al sesionar en pleno, constituyéndose en el órgano máximo de decisión del organismo, considerando:

- I. Todas las personas miembros del consejo gozan de derecho a voz y voto;
- II. Todas las personas miembros del consejo pueden invitar a la sesión del mismo a especialistas, académicos, colegios de profesionales u otros representantes de los sectores sociales, con derecho a voz, previo acuerdo del Pleno;
- III. Las sesiones se efectuarán:
  - A. El consejo sesionará de manera ordinaria una vez cada dos meses, pudiendo cambiar la periodicidad estando de acuerdo la mayoría de los consejeros;
  - B. La convocatoria deberá ser por escrito o por medios electrónicos, con tres días hábiles de antelación como mínimo;
  - C. El quórum requerido para una sesión válida del consejo es con la asistencia de la mitad más una de las personas que lo integran; y
  - D. En caso de que no exista quórum se abrirá una segunda convocatoria en el mismo día, sesionando válidamente con la presencia del Coordinador general, secretario técnico y por lo menos tres representantes de las organizaciones de la sociedad civil integrantes.

**Artículo 18.** Las resoluciones del consejo se toman por mayoría de votos, correspondiendo ésta a la mitad más uno de los miembros presentes; en caso de empate tiene voto de calidad el Coordinador General o quien le está supliendo.

**Artículo 19.** Los integrantes del consejo, para el mejor desarrollo de los fines de este, se organizan en comisiones de trabajo, observando:

- I. El consejo debe establecer su denominación, atribuciones e integrantes que la conforman;
- II. Las comisiones podrán celebrar cuantas sesiones sean necesarias para el correcto desahogo de sus asuntos; y
- III. Las resoluciones de las comisiones se toman por votación de mayoría simple, en caso de empate el coordinador de la comisión cuenta con el voto de calidad.

**Artículo 20.** Las opiniones del consejo deben ser presentadas de manera formal al Ayuntamiento y demás autoridades competentes.

**Artículo 21.** El consejo para remover a alguno de sus consejeros ciudadanos debe considerar:

- I. Causales:
  - A. Se incurra en actos u omisiones que contravengan los fines del consejo;
  - B. Se incumpla cualquiera de los requisitos que para los consejeros establece el presente Reglamento;
  - C. Se incumpla de manera reiterada con las obligaciones derivadas del presente Reglamento;
  - D. Se incumpla con los trabajos y actividades que le hayan sido encomendadas por el consejo; o
  - E. Integrantes que cuenten con tres faltas injustificadas a las sesiones ordinarias en un año.
- II. En su lugar, se integran los consejeros suplentes, y en caso de faltar éstos o de ser removidos, la organización u organismo ciudadano correspondiente designa consejeros interinos, propietarios y suplentes, para cumplir el término del nombramiento; y



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- III. En caso de que alguno de los consejeros decida suspender su participación, se requerirá de notificación formal a la coordinación del consejo en la que se expongan los motivos y con un mínimo de quince días naturales de anticipación a la fecha efectiva de la renuncia.

**Artículo 22.** La Dirección, previa coordinación con el consejo, establecerá los apoyos materiales y humanos necesarios para desarrollar las actividades del consejo.

### **Título Tercero** **De la Movilidad**

#### **Capítulo I** **De la Clasificación de la Movilidad**

**Artículo 23.** Por su naturaleza, la movilidad se clasifica en:

- I. Movilidad activa o no motorizada: aquellos desplazamientos que realizan las personas utilizando el cuerpo o bien mediante la utilización del mismo como motor, vehículos no motorizados, con mecanismos de propulsión mecánica, con asistencia eléctrica, animal y/o humana; y
- II. Movilidad motorizada: los desplazamientos a través de vehículos que pueden ser guiados para transitar por la vía pública y llevan un motor que los impulsa, pudiendo ser de combustión interna y/o motores eléctricos.

#### **Capítulo II** **De los Peatones y Personas Usuarias de los Vehículos no Motorizados**

**Artículo 24.** Se considera peatón a toda persona que transita en el espacio público, por la vía pública, en zonas privadas con acceso al público, y/o auxiliándose de dispositivos de movilidad asistida en el caso de las personas con discapacidad o movilidad reducida.

Los peatones y personas usuarias de los vehículos no motorizados deberán dar cumplimiento a las disposiciones de este Reglamento y en general todo lo que se refiere al uso de la vía pública.

**Artículo 25.** Las personas con discapacidad, así como de movilidad reducida gozan de manera especial de los derechos y preferencias de paso, al igual que los peatones, sobre todo los menores de edad.

**Artículo 26.** Las banquetas de las vías públicas estarán destinadas al tránsito de las y los peatones y personas con discapacidad que usen vehículos de tracción humana y/o vehículos asistidos por motores eléctricos; siempre y cuando no excedan la velocidad de 10 km/h. Las autoridades correspondientes deberán de tomar las medidas necesarias para garantizar su integridad física y tránsito seguro.

**Artículo 27.** Las personas con discapacidad, movilidad reducida y peatones tienen preferencia sobre los vehículos a excepción de las vías de acceso controlado, debiendo las personas que los conduzcan hacer alto total para cederles el paso y garantizar su integridad física, de conformidad con lo siguiente:

- I. En los pasos peatonales e intersecciones controladas por semáforos, cuando la luz verde les otorgue el paso;
- II. Cuando les corresponda el paso de acuerdo con el semáforo e iniciado el cruce, no alcancen a cruzar la vía, siendo obligación de los conductores detenerse hasta que lo hubieren hecho sin presionarlos o increparlos;
- III. Cuando los vehículos den vuelta para entrar a otra vía y haya peatones cruzando ésta, el vehículo deberá hacer alto total;
- IV. Si los peatones transitan sobre el acotamiento al no disponer de zona peatonal;
- V. Si los peatones transitan por la banqueta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de una cochera o estacionamiento;
- VI. Vayan en comitivas organizadas o filas escolares;
- VII. Accedan a las rampas destinadas para incorporarse a la banqueta;
- VIII. Cuando el señalamiento de tránsito permita el paso simultáneo de vehículos y peatones;
- IX. En las intersecciones donde no exista señalamiento, semáforo peatonal, agente de movilidad, paso peatonal debidamente indicado o algún otro dispositivo de control de tráfico que permita el cruce seguro del peatón;



- X. En las calles de prioridad peatonal, donde podrán circular en todo lo ancho de la vía y en cualquier sentido;
- XI. Los estudiantes gozarán de derecho de preferencia de paso en todas las intersecciones y zonas escolares señaladas al efecto;
- XII. En vuelta de los vehículos a la derecha o a la izquierda con circulación continua o con señalamiento manual o electrónico; y
- XIII. Para salvaguardar el derecho de preferencia de los peatones establecido en las fracciones anteriores, los conductores de vehículos tienen prohibido rebasar en luz roja, invadir las líneas que protegen las zonas de peatones, o el alineamiento de los edificios, o intersecciones donde no exista señalamiento, semáforo peatonal, líneas de zona peatonal.

**Artículo 28.** Los peatones deberán cumplir con las siguientes disposiciones:

- I. Transitar por las baquetas, pasos y andenes destinados para ellos, gozando siempre de preferencia las personas con discapacidad o con movilidad reducida: infantes, personas de la tercera edad y mujeres embarazadas;
- II. Cruzar las vías por las zonas de paso peatonal establecidas y donde existan las condiciones de seguridad y accesibilidad para dicha acción;
- III. Obedecer las indicaciones de las autoridades competentes, promotores voluntarios de seguridad vial y las señales de tránsito; y
- IV. Abstenerse de colocar obstáculos que impidan el tránsito de las personas, el desplazamiento o acceso de personas con discapacidad y movilidad reducida.

**Artículo 29.** Las personas usuarias de los vehículos no motorizados tienen preferencia sobre el tránsito vehicular motorizado, debiendo los conductores hacer alto total para cederles el paso y garantizar su integridad física, de conformidad con lo siguiente:

- I. Circular sobre el centro del carril de extrema derecha de la vía en la que transitan, preferentemente sobre vialidades donde exista ciclovía o vía exclusiva para ellos; y
- II. Al viajar en grupo podrán hacer uso del carril completo.

**Artículo 30**

- I. Las personas usuarias de vehículos no motorizados deberán cumplir con las siguientes disposiciones:
- A. Al circular preferentemente deberán contar con un casco protector debidamente puesto, sujetado y abrochado, con excepción para los ciclistas menores de doce años, los cuales obligatoriamente deberán portarlo en todo momento;
  - B. Preferentemente deberán portar un chaleco, chaqueta o chamarra con el veinte por ciento de material reflejante, de color naranja, verde o blanco;
  - C. Abstenerse de circular sobre las aceras o áreas reservadas a los peatones, a menos que sean de uso compartido y exista señalamiento que así lo indique, en cuyo caso tienen preferencia de paso los peatones, respetando el señalamiento respectivo, en todo momento deberá hacerle saber su presencia a los peatones con el dispositivo que la norma técnica señala;
  - D. Las personas usuarias de vehículos no motorizados que vayan a cruzar una vialidad primaria y colectora y cuya intersección esté controlada por semáforos deberán respetar la luz rojo;
  - E. Deberán detener su trayecto durante la duración de la luz roja de un semáforo ciclista y en el caso de semáforos ciclistas de botón, presionarlo para esperar la luz verde;
  - F. Al llevar menores de cinco años deberán transportarlos en sillas especiales, con cinturones de seguridad y asegurarse que el niño en todo momento porte casco;
  - G. Las personas usuarias de vehículos no motorizados que circulen de noche deben llevar aditamentos luminosos o bandas reflejantes;
  - H. Circular preferentemente por las vías ciclistas designadas;
  - I. Circular con la precaución correspondiente en los siguientes casos:
    - 1. Esté impedida para el libre tránsito por eventos u obras que interfieran de forma temporal la circulación;
    - 2. El flujo de ciclistas supere la capacidad de la vía;
    - 3. Circulen vehículos no motorizados que tengan un ancho mayor a 0.75 metros que impida la libre circulación de los demás ciclistas sobre la vía;
    - 4. Se tenga que rebasar a otro vehículo no motorizado y la vía ciclista no tenga el ancho suficiente para realizar el rebase; y



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

5. Se va a girar hacia el lado izquierdo en una vía secundaria.

- J. Deben indicar la dirección de un giro o cambio de carril mediante señales con el brazo y la mano;
- K. Deben compartir de manera responsable con los vehículos motorizados y el transporte público la circulación en carriles de la extrema derecha;
- L. Deberán ceder el paso a los peatones y a usuarios del transporte público en abordaje en paraderos;
- M. Evitar hacer uso de las vías de acceso controlado; y
- N. Abstenerse de usar ayudas mecánicas que aumenten la potencia de la bicicleta que le permita viajar por encima de los límites de velocidad definidos para las vialidades.

**II.** Son obligaciones de los usuarios de vehículos de movilidad no motorizada:

- A. Respetar en sus derechos a todos los demás sujetos de la movilidad, dando prioridad al orden de preferencia y responsabilidad en el presente ordenamiento;
- B. Cumplir con las disposiciones mínimas de seguridad, en materia de circulación; y
- C. Las demás que se señalen en el presente Reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

**Artículo 31.** Las personas con movilidad reducida tienen preferencia en la pirámide de la movilidad, es por eso que está dentro de sus derechos precedencia de paso en intersecciones no semaforizadas:

- I. Tendrán preferencia de paso en intersecciones no semaforizadas;
- II. De ser permitido por las características de la calle y en los proyectos de calle;
  - A. Se deberá garantizar una franja de circulación peatonal de mínimo 2.5 metros para la maniobra y el resguardo de los usuarios de silla de ruedas;
  - B. Se deberán contemplar en el proyecto la implementación de franjas de advertencia táctil en cruces peatonales; y
  - C. Los bolardos instalados en cruces peatonales o en zonas necesarias para el resguardo peatonal deberán tener 1.5 metros de separación de eje a eje en su instalación.

## **Título Cuarto** **De la Infraestructura para la Movilidad**

### **Capítulo I** **Disposiciones Generales**

**Artículo 32.** Los presentes lineamientos se adicionan a los estipulados en el Reglamento de Gestión Integral de la Ciudad.

**Artículo 33.** La infraestructura para la movilidad a desarrollarse en el Municipio deberá atender en todo momento los ejes rectores de jerarquización de la movilidad y accesibilidad universal.

- I. Cualquier modificación a la infraestructura que pueda tener un impacto en la movilidad deberá contar con el visto bueno o dictamen de la Dirección de Movilidad y Transporte; y
- II. Los proyectos para la movilidad públicos o privados deberán considerar y priorizar al peatón.

**Artículo 34.** La Dirección podrá participar, impulsar, diseñar, gestionar, revisar, supervisar, evaluar, autorizar y/o dar opiniones técnicas respecto a proyectos en materia infraestructura como lo es:

- I. Infraestructura peatonal;
- II. Infraestructura ciclista;
- III. Infraestructura para el transporte público y transporte de carga;
- IV. Infraestructura vehicular;
- V. Proyectos de señalamiento vertical y horizontal; y
- VI. Proyectos de seguridad vial.

**Artículo 35.** La Dirección deberá impulsar, diseñar, gestionar y/o dar opiniones técnicas en conjunto con las dependencias competentes de proyectos de infraestructura encaminada a dar respuesta a las situaciones de peligro en las que se encuentran las mujeres en el espacio público, incluyendo los siguientes aspectos:



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- I. Control a la vegetación y contaminación visual;
- II. Iluminación peatonal; y
- III. Habilitación de zonas exclusivas para ascenso y descenso de transporte público y de plataformas.

**Artículo 36.** La invasión por parte de comercio queda prohibida en:

- I. Infraestructura peatonal, salvo los casos autorizados por la autoridad competente donde no se vea afectada la circulación peatonal;
- II. Infraestructura para la movilidad no motorizada;
- III. Cajones exclusivos; y
- IV. Cajones regulados por sistema de parquímetros o plataforma de cobro.

## **Capítulo II** **De la Infraestructura Peatonal**

**Artículo 37.** Son condiciones generales de una banqueta accesible las siguientes:

- I. Su anchura mínima corresponde a la jerarquía de la vialidad;
- II. La altura de la banqueta no es mayor a 0.15 metros con respecto a la calzada;
- III. Se ubica siempre de manera adyacente a la línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo;
- IV. La franja de circulación peatonal de la banqueta deberá tener una anchura nunca menor a 2 metros. En áreas urbanizadas, cuando se demuestre imposibilidad de cumplir con lo anterior previo visto bueno de la Dirección de Movilidad y Transporte, se considerarán como un ajuste razonable el disminuir la anchura de la franja de circulación peatonal a 1.50 metros;
- V. Posee condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, independientemente de sus características o modo de desplazamiento;
- VI. En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2.1 metros;
- VII. No presentará escalones aislados ni resaltes;
- VIII. La pendiente transversal máxima será del 2%;

- IX. La pendiente longitudinal máxima será del 4%, salvo que por condiciones del relieve la autoridad competente determine lo contrario;
- X. En todo su desarrollo dispondrá de un nivel mínimo de iluminación de acuerdo con lo señalado en la NOM-001-SEDE;
- XI. Dispondrá de una correcta señalización y comunicación;
- XII. En caso de drenajes, desagües o zonas de filtración que interceptan el tránsito peatonal, se deberán proteger con rejilla electrosoldada, con una separación de 13.00 milímetros entre las soleras de carga, y 50.8 milímetros entre las varillas electrosoldadas;
- XIII. Queda prohibida la instalación de postes y/o registros de energía eléctrica, así como de telecomunicaciones, tanto superficiales como subterráneos, en banqueta, sin contar con el previo visto bueno de la Dirección de Movilidad y Transporte; y
- XIV. En los proyectos donde se contemple la construcción y/o renovación de banquetas se deberá priorizar que las instalaciones de energía eléctrica y/o telecomunicaciones sean subterráneas; salvo que se cuente con un visto bueno previo de la autoridad competente.

**Artículo 38.** Cuando el ancho de la calle impida la separación entre el carril vehicular y la banqueta, se adoptará una solución de plataforma única de uso compartido, con las siguientes condiciones:

- I. La banqueta y el arroyo vial estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal;
- II. Quedará perfectamente diferenciada en el pavimento, la zona preferente de peatones mediante elementos de confinamiento, preferentemente jardineras, cambios de texturas y colores de las superficies. Estos elementos deberán tener una dictaminación positiva por parte de la Dirección de Medio Ambiente y la Dirección de Proyectos del Espacio Público;
- III. La velocidad máxima de circulación de los vehículos será de 10 km/h; y
- IV. No podrá contar con cajones de estacionamiento en la vía pública.

**Artículo 39.** El diseño, colocación y mantenimiento del mobiliario urbano, deberá ubicarse en la franja de mobiliario y arbolado, y nunca invadirá la franja de



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

circulación peatonal con cejas, ondulaciones, huecos, salientes, ni ángulos vivos que puedan provocar el tropiezo de las personas.

**Artículo 40.** El pavimento de la banqueta será duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos, con independencia del sistema constructivo y deberá contar con elementos para asegurar la accesibilidad universal. Su colocación y mantenimiento asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes. Deberá considerar las siguientes características:

- I. El coeficiente de fricción en condiciones secas y húmedas de los pisos debe ser de 0.70; y
- II. La resistencia a la ruptura, o al esfuerzo de comprensión de los pisos debe ser 200 kg/cm<sup>2</sup> con 0.10 metros de espesor mínimo. Si la superficie presenta tránsito de vehículos, la resistencia se incrementará a 300 kg/cm<sup>2</sup> con 0.15 metros de espesor y será armada con malla electrosoldada de 4-4/4-4.

**Artículo 41.** Los árboles, arbustos, plantas ornamentales o elementos vegetales no deben invadir la franja de circulación peatonal.

**Artículo 42.** Los puntos de cruce deberán asegurar que el tránsito de peatones se mantenga de forma continua, segura y autónoma en todo su desarrollo, conforme la línea de deseo peatonal.

**Artículo 43.** Cuando la banqueta y el arroyo vial estén en distintos niveles, la diferencia se solucionará a través de rampas peatonales, que se compondrán de un área de transición con una pendiente del 4% y un área de espera del 2%, lo que permitirá un tránsito continuo de la franja de circulación peatonal. Si el espacio lo permitiera, se recomienda implementar tanto rampas como escaleras para comodidad de los diferentes tipos de usuarios. En el caso de edificios, espacios públicos o vialidades en áreas urbanizadas, podrán realizar ajustes razonables para la solución de dichos desniveles en los siguientes casos:

- I. Topografía accidentada. Cuando el relieve del lugar presenta pendientes del 6% o superiores, que impliquen cortes y rellenos que modifican el relieve

existente, lo que pueden ocasionar cambios en los escurrimientos y sus descargas y nuevas zonas de peligro; y

- II. Desniveles edificados. Cuando los desniveles preexistentes sean superiores a 0.15 metros sin 3.70 metros de espacio para el desarrollo de un área de transición.

**Artículo 44.** Queda prohibida la colocación de vegetación, mobiliario urbano o cualquier elemento que pueda obstaculizar la línea de visión en los primeros 9 metros de las esquinas, excepto los autorizados expresamente por las dependencias competentes en la materia.

**Artículo 45.** El diseño de las rampas peatonales y medios mecánicos para resolver desniveles deberán cumplir los siguientes lineamientos:

- I. La ubicación deberá respetar la continuidad del itinerario de la franja de circulación peatonal;
- II. La anchura mínima del plano inclinado de la rampa a cota de calzada será de 2 metros. Cuando se demuestre imposibilidad constructiva por las dimensiones del lote cercanos, podrá ser 1.5;
- III. El pavimento del plano inclinado proporcionará una superficie lisa y antideslizante en seco y en mojado, cuyo coeficiente de fricción debe ser de 0.80;
- IV. Las pendientes longitudinales máximas de los planos inclinados de la rampa serán del 4% y la pendiente transversal máxima será en todos los casos del 2%;
- V. Las rampas peatonales formadas por un único plano inclinado longitudinal deberán estar protegidos en sus laterales mediante la colocación de un elemento puntual en cada lateral del plano inclinado;
- VI. Las rampas peatonales formadas por tres planos inclinados tendrán la misma pendiente;
- VII. Cuando no sea posible solucionar el desnivel entre la banqueta y el arroyo vial mediante una rampa de 1 o 3 pendientes, ni con ajustes razonables, según los criterios establecidos en el presente artículo, se optará por llevar la banqueta al mismo nivel del arroyo vial mediante 2 planos inclinados longitudinales al sentido de la marcha en la banqueta, ocupando todo su ancho y con una pendiente longitudinal máxima del 4%; y



- VIII.** Cuando no sea posible realizar una rampa peatonal sin invadir la franja de circulación peatonal, se considerará como ajuste razonable en áreas urbanizadas las siguientes dimensiones:
- A.** Pendiente del 6% con 10.00 metros máximos de desarrollo;
  - B.** Pendiente del 8% con 8.00 metros máximos de desarrollo;
  - C.** Pendiente del 10% con 6.00 metros máximos de desarrollo;
  - D.** Los planos inclinados deberán integrar un área de descanso de 2.50 metros mínimo cada 10 metros. La longitud de los planos inclinados y áreas de descanso no sumarán más de 22.50 metros. Después de esa longitud, el desnivel deberá ser obligatoriamente resuelto por un medio mecánico;
  - E.** Los planos inclinados ajustados deberán contar con un pasamanos doble, cuya altura del pasamanos superior sea 0.90 metros, la altura del pasamanos inferior de 0.75 metros, un diámetro del pasamanos 0.04 metros, un área de aproximación de 2.10 metros, una extensión de terminado en curva de 0.50 metros al inicio y final del área de transición, y una protección en el borde lateral del área de transición entre 0.05 metros y 0.10 metros de altura; y
  - F.** En el caso de plataformas elevadoras para uso individual se podrá considerar dimensiones de 0.90 metros por 1.50 metros.

**Artículo 46.** Las rampas vehiculares no deberán invadir nunca la franja de circulación peatonal ni alterarán las pendientes longitudinales y transversales de la banqueta; y deberán ubicarse en la franja de mobiliario y arbolado, y nunca superando el 30% de la sección de la banqueta.

**Artículo 47.** En el caso de banquetas donde la franja de mobiliario y arbolado sea mayor a 2 metros la rampa vehicular tendrá que desarrollarse con una pendiente mínima del 12%.

**Artículo 48.** Las rampas vehiculares no deberán coincidir en ningún caso con las rampas peatonales.

**Artículo 49.** Los pasos peatonales son los espacios situados sobre la vialidad que comparten peatones y vehículos en los puntos de cruce entre la banqueta y los carriles vehiculares. Deberán cumplir los siguientes lineamientos:

- I. Se ubicarán en aquellos puntos que permitan minimizar las distancias necesarias para efectuar el cruce, facilitando en todo caso el tránsito peatonal y su seguridad;
- II. Sus elementos deben facilitar una visibilidad de los vehículos hacia los peatones y viceversa;
- III. Tendrán un ancho de paso no inferior al de los planos inclinados de la rampa peatonal que los limitan, o 4 metros de ancho, y su trazado será preferentemente perpendicular a la banqueta respetando la línea de deseo peatonal;
- IV. Los pasos peatonales dispondrán de señalización en el suelo con pintura antideslizante, elementos reflejantes y señalización vertical para los vehículos; y
- V. Cuando no sea posible salvar el desnivel entre la banqueta y el arroyo vial mediante una rampa peatonal según los criterios establecidos en artículo 39 del presente, se deberá elevar el paso peatonal al nivel de las banquetas.

**Artículo 50.** Cuando sea necesario que un cruce peatonal atraviese una isleta intermedia en el arroyo vial, deberá cumplir con los siguientes lineamientos:

- I. Dicha isleta tendrá una anchura mínima de 3 metros;
- II. Las zonas de resguardo podrán tener la misma altura de las banquetas que delimitan el cruce cuando su longitud en el sentido de la marcha permite insertar dos rampas peatonales de acuerdo con las características definidas en el artículo 39; y
- III. Las isletas que no puedan cumplir con lo dispuesto en el punto anterior se ejecutarán sobre una plataforma situada entre 0.02 y 0.04 metros por encima del nivel del arroyo vial, resolviendo el encuentro entre ambas mediante un bordillo rebajado con una pendiente no superior al 12%. En todo caso su longitud mínima en el sentido de la marcha será de 1.5 metros.

**Artículo 51.** Los semáforos peatonales deberán cumplir con los siguientes lineamientos:



- I. Deberán ubicarse lo más cercanos posible a la línea de detención del vehículo para facilitar su visibilidad tanto desde la acera como desde el arroyo vial; y
- II. Las señales del semáforo deberán indicar:
  - A. El momento y duración de la fase de cruce para peatones; y
  - B. Opcionalmente una pantalla indicadora de los segundos restantes para el fin del ciclo de paso.

**Artículo 52.** En caso de que se produjera una diferencia de nivel entre la banqueta y un predio, el desnivel deberá ser resuelto dentro de los límites del predio, quedando prohibida la alteración de la pendiente longitudinal y transversal, y ancho de la banqueta para adaptarse a la edificación. En el caso de rehabilitación de banquetas en áreas urbanizadas, donde los ingresos peatonales de los edificios queden a un desnivel superior a 0.15 metros, se podrá tomar una tercera parte de la banqueta y hasta un máximo de 1.50 metros de la franja de circulación peatonal, para ajustar las rasantes.

**Artículo 53.** El diseño de las escaleras deberá cumplir los siguientes lineamientos:

- I. Ancho mínimo de 1.50 metros;
- II. Huella con una longitud mínima de 0.30 metros y máxima de 0.50 metros;
- III. Contrahuella o peralte de escalones con una altura máxima de 0.15 metros y mínima de 0.10 metros;
- IV. Deben contar con un pasamanos con las siguientes características:
  - A. Altura del pasamanos superior 0.90 metros;
  - B. Altura del pasamanos inferior 0.75 metros;
  - C. Diámetro del pasamanos 0.04 metros;
  - D. Área de aproximación de 2.10 metros;
  - E. La separación del pasamanos al muro deberá ser de 0.30 metros;
  - F. Extensión de terminado en curva de 0.50 metros, al inicio y final del área de transición; y
  - G. Protección en el borde lateral del desarrollo de la escalera entre 0.05 metros y 0.10 metros de altura.
- V. Los pasamanos de ingreso a edificios de uso público y equipamientos deberán integrar señalamiento Braille con las siguientes características:

- A. Se alinearán el sistema de signos Braille a la dirección longitudinal del pasamanos;
  - B. El señalamiento Braille iniciará a los 0.20 metros del inicio del pasamanos; y
  - C. El largo máximo del señalamiento será de 0.30 metros.
- VI. La cantidad de escalones continuos no puede ser superior a 12 entre descansos;
- VII. La longitud del descanso no podrá ser menor a 1.50 metros por el ancho de la escalera;
- VIII. Los escalones no deberán incorporar bocel; y
- IX. Los escalones deberán contar con una franja de contraste de 0.025 metros de ancho al final del peralte.

**Artículo 54.** La protección de esquinas y áreas de resguardo deberán considerar los siguientes lineamientos:

- I. Los elementos de protección y contención deberán tener una separación libre entre elementos de mínimo 1.50 metros y máximo 1.7 metros;
- II. Los elementos de protección y contención deberán contar con una franja reflectora nivel ingeniería o de alto alcance;
- III. No podrán tener una altura mayor a 0.80 metros;
- IV. No deberán contar con ángulos rectos; y
- V. En intersecciones de vialidades que presentan velocidades mayores a 30 km/h los elementos deben cumplir una función de amortiguamiento no traspasable.

### **Capítulo III**

#### **De la Infraestructura para la Movilidad no Motorizada**

**Artículo 55.** Las ciclovías son vías exclusivas para las personas usuarias de los vehículos no motorizados, acompañadas de dispositivos de control de tránsito o elementos que segregan a la persona de los vehículos motorizados y peatones, los cuales se podrán instalar en cualquier vialidad debiendo cumplir los siguientes lineamientos:



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- I. El ancho de la franja de circulación ciclista debe considerar los siguientes criterios:
  - A. En vialidades nuevas el ancho de la franja de circulación ciclista deberá de ser 2.20 metros; y
  - B. En vialidades con el contexto urbano consolidado la franja de circulación ciclista podrá tener un ancho mínimo de 1.70 metros, esta acción se considera un ajuste razonable.
- II. La ciclovía deberá ser segregada considerando los siguientes criterios:
  - A. En vialidades que presentan 30 km/h o más de velocidad promedio se deberán de segregar por elementos que resguarden la seguridad del ciclista;
  - B. En vialidades que presentan menos de 30 km/h se podrán segregar con dispositivos de referencia y pedagógicos;
  - C. El ancho del área neutral de protección ciclista varía en relación con el dispositivo de segregación, con un mínimo de 0.50 metros;
  - D. En todos los casos se deberán respetar los ingresos-salidas de los predios que cumplan con la normatividad correspondiente y zonas de cruce peatonal;
  - E. En caso de que se encuentre sobre una boca de tormenta se instalará malla tipo irving; y
  - F. El diseño y las dimensiones deben prever la existencia de espacios donde los ciclistas puedan desacelerar, detenerse y bajar de la bicicleta en condiciones seguras.
- III. Las superficies de rodamiento deberán estar en buenas condiciones;
- IV. Deberán estar debidamente señalizadas tanto vertical como horizontalmente conforme a los siguientes lineamientos y los que se determinan en el anexo de señalamiento:
  - A. Deberán tener una raya doble continua de 0.10 metros de ancho al exterior e interior del dispositivo de confinamiento de la ciclovía o en un área neutral si no está confinada;
  - B. En los ingresos a cajones de estacionamiento o cocheras e intersecciones, se marcarán con una línea paralela de cuadros color verde de 0.40 metros, con una separación de 0.40 m, adjunta al eje del machuelo y en el mismo alineamiento de la raya exterior e incorporar la marca para identificar cruce ciclista al centro del cruce;

- C. Deberá tener la marca de identificación de ciclovías, a 2.00 metros del paso peatonal y raya de alto respectivamente;
  - D. Deberá tener un señalamiento vertical informativo de servicio de infraestructura ciclista y uno restrictivo de prohibida circulación de motociclistas. El señalamiento deberá ir intercalado, una cuadra si, otra no;
  - E. En las calles transversales se deberá incorporar un señalamiento vertical preventivo de proximidad al cruce de peatones o ciclistas; y
  - F. La señalización que se requiera en casos especiales que dictamine la autoridad competente.
- V. Cuando una ciclovía coincida con las paradas de espera del transporte público, se deberán incorporar los siguientes lineamientos:
- A. Deberá elevarse la ciclovía al nivel de la banqueta debiendo conservar su ancho y contar con una rampa al inicio y al final con una pendiente de 10%, e incorporar criterios que garanticen la accesibilidad universal; y
  - B. Señalamiento preventivo de parada de transporte público a 20 metros del inicio de la meseta de ascenso y descenso.
- VI. La dirección del flujo de la ciclovía debe ser la misma que la del tráfico vehicular adyacente; a menos que por un estudio se aprueben sus características de bidireccionalidad;
- VII. El planeamiento de las ciclovías deberá tener como prioridad el:
- A. Ser parte de planes estratégicos para la infraestructura no motorizada en los diferentes niveles de gobernanza y/o complementar programas de las diferentes dependencias que promueven la movilidad;
  - B. Ser un complemento para la red de transporte público, fortaleciendo los trayectos multimodales; y
  - C. Complementar las ciclovías existentes buscando generar una red metropolitana de infraestructura no motorizada.
- VIII. El desarrollo del proyecto de infraestructura no motorizada deberá contemplar una estrategia integral en la cual:
- A. El proyecto deberá integrar la perspectiva de las y los diferentes actores que se ven beneficiados por el proyecto;
  - B. Integrar un plan de socialización que permita promocionar la cultura de ciclismo seguro; y



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- C. El proyecto se deberá complementar con una estrategia de dictaminación de banquetas, cajones de estacionamiento y entradas a cochera en el corredor.

**Artículo 56.** Cuando una ciclovía coincida con las paradas de espera del transporte público, se deberán incorporar los siguientes lineamientos:

- I. Deberá elevarse la ciclovía al nivel de la plataforma referida en el artículo 67, debiendo conservar su ancho y contar con una rampa al inicio y al final con una pendiente de 10%, e incorporar productos de accesibilidad universal;
- II. Señalamiento preventivo de parada de transporte público a 20 metros del inicio de la meseta de ascenso y descenso; y
- III. Franjas reductoras de velocidad a una distancia logarítmica, considerando una velocidad de 10 km/h para su disminución a 5 km/h.

**Artículo 57.** Todas las vialidades semaforizadas deberán incorporar un área de espera ciclista o caja bici, de 4 metros de largo y de todo el ancho del arroyo vial.-

**Artículo 58.** Los carriles de prioridad ciclista se podrán establecer en cualquier vialidad debiendo cumplir con los siguientes lineamientos:

- I. Un ancho mínimo de carril de circulación de 4 metros, o 3.5 metros si la vialidad no cuenta con la sección necesaria; y
- II. La velocidad promedio es de 30 kilómetros por hora, incorporando dispositivos o señalamiento de control de velocidad.

**Artículo 59.** Ningún elemento relacionado con las entradas y salidas de vehículos podrá invadir la franja de circulación peatonal.

**Artículo 60.** Todas las vialidades serán susceptibles a la incorporación de infraestructura no motorizada.

## **Capítulo IV**

### **De la Infraestructura Vial**



**Artículo 61.** Las vialidades del Municipio, de acuerdo a su jerarquía, se clasificará de la siguiente manera:

- I. Metropolitanas (VM): de alta capacidad para tráfico exclusivamente motorizado, cubriendo viajes interurbanos y metropolitanos, tales como autopistas y autovías;
- II. Principales (VP): de gran capacidad para la movilidad mediante sistemas de transporte público masivo, integrando los usos de mayor impacto;
- III. Colectoras (VC): articulan los distritos y distribuyen el flujo de movilidad de las vialidades principales a las locales. El tráfico rodado debe compatibilizarse con actividades peatonales; y
- IV. Locales (VL): aquellas que conectan con los predios.

Las características de las vialidades que señala el presente artículo serán las siguientes:

Tipo de Vialidad	Derecho de Vía (metros)	Sentido de Tránsito	Número de carriles de Circulación	Ancho mínimo de carril de circulación	Número de carriles de estacionamiento	Ancho mínimo de estacionamiento	Ancho mínimo de banqueta	Velocidad máxima
Local	8.00 o menor	uno	1	3,00	*	2,5	2,00	30 km / h
	10,00	doble	2	3,00	*	2,5	2,00	30 km / h
	12,00	doble	2	3,00	*	2,5	2,00	30 km / h
	15,00	doble	2	3,50	*	2,5	2,00	30 km / h
Colectora	15,00	doble	2	3,50	*	2,5	2,00	40 km / h
	17,00	doble	2	3,50	*	2,5	2,00	40 km / h
	20,00	doble	4	3,50	*	2,5	2,00	40 km / h
	25,00	doble	4	3,50	*	2,5	2,00	40 km / h
Principal	25,00	doble	4	3,60	n/a	n/a	2,00	60 km / h
	30.00 o más	doble	4	3,60	n/a	n/a	2,00	60 km / h

**Artículo 62.** Las vialidades municipales, indistintamente de su jerarquía, podrán tener una subcategoría adicional:

- I. Vialidad de Prioridad Peatonal (P): las destinadas para el uso prioritario y/o exclusivo peatonal;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- II. Vialidad de Prioridad Ciclista (C): aquellas donde el ciclista tiene prelación sobre vehículos automotores, ya sea por la segregación de un carril exclusivo o con señalamiento de uso compartido; y
- III. Vialidad de Prioridad de Transporte Público (TP): aquellas donde el transporte público tiene prelación sobre otros vehículos, por la segregación de un carril exclusivo.

**Artículo 63.** Las vías públicas tendrán las especificaciones que fije la autoridad competente y se sujetarán a las características geométricas, normas técnicas de diseño, reducción de ruido y reducción de la contaminación atmosférica por tráfico rodado que emita la Dirección de Movilidad y Transporte.

Para la construcción o renovación de una vialidad, se deberán seguir las siguientes condiciones de diseño:

- I. Se someterán al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental aquellas actuaciones sobre la red vial metropolitana y principal;
- II. Los elementos de la red vial metropolitana se diseñarán con características de autopista de acuerdo con las normas federales en la materia;
- III. El resto de las vías se diseñará con las dimensiones que se deriven de las intensidades de circulación peatonal, ciclista y rodado estimadas, y de la implementación de transporte público masivo, asegurando su conexión con el resto de la red viaria en las condiciones que se establecen en este título;
- IV. Sin perjuicio de lo dispuesto en otros artículos de este Reglamento, todos los planes o proyectos en los que se definan las características de la vialidad se ajustarán al dictamen técnico que emita la Dirección de Movilidad y Transporte; y
- V. En el diseño de la vialidad, en todos sus niveles, deberá contemplar arbolado en banquetas, según las disposiciones normativas de arbolado urbano y ajardinamiento que disponga el Municipio.

**Artículo 64.** Son normas básicas para las vías públicas, además de los lineamientos señalados en los artículos precedentes, las siguientes:

- I. En el Programa, el Plan y Planes Parciales se definirán, de conformidad con lo establecido en este capítulo, las vías públicas y sus correspondientes derechos de vía, prohibiciones y restricciones de construcción;
- II. Deberán respetarse las especificaciones y características de las vías en toda su longitud;
- III. Aquellas normas específicas que emita la Dirección de Movilidad y Transporte Municipal para la operación de las vías públicas;
- IV. Las vías colectoras, así como las vías de jerarquía superior no podrán ser cerradas, ni estar sujetas a régimen de propiedad en condominio y deberán garantizar su interconexión con la red vial existente;
- V. En ningún caso se permitirán accesos rodados directos desde las propiedades colindantes a los carriles centrales de las vialidades metropolitanas;
- VI. Como regla general, no se permitirá la salida de vehículos a las vialidades primarias en reversa, a no ser que cuenten con vías de servicio. Excepcionalmente serán autorizables accesos rodados desde las vialidades principales, siempre que se demuestre la imposibilidad de solucionarlo desde alguna vialidad local, debiéndose incorporar las medidas necesarias para disminuir conflictos de circulación a los peatones; no se permitirá la localización de accesos de carga y descarga a menos de 15 metros del límite del machuelo de la banqueteta;
- VII. Cuando las calles cuenten con carril de estacionamiento, todas las banquetetas deben ampliarse hasta la orilla del arroyo vial y a lo largo de 9 metros a partir de la esquina del lindero, debiendo dejar una transición de 45 grados; estos elementos también son conocidos como "orejas";
- VIII. Cuando se contemplen carriles de uso prioritario y/o exclusivo para peatones, ciclistas o transporte público, la Dirección de Movilidad y Transporte deberá emitir un dictamen para su validación técnica;
- IX. Deberán contemplar la solución integral del manejo de aguas pluviales en su trayecto;
- X. Deberán cumplir con las características que establezca la normatividad en materia de pavimentos; y
- XI. No se permiten las bahías de ascenso y descenso de vehículos motorizados en banqueteta, para evitar encuentros entre vehículos y peatones en banquetetas.



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- XII.** En caso de nuevas vialidades o remodelación de esta, se recomienda incluir camellón divisorio de sentidos viales cuando la sección vial permite su colocación considerando un ancho mínimo de 1.20 metros para que se pueda incluir vegetación.

**Artículo 65.** Cuando por razones de topografía e hidrología no sea posible diseñar la red vial conforme a las disposiciones de este capítulo, el interesado podrá presentar un diseño especial el cual será sometido a aprobación de la Dirección.

**Artículo 66.** Las personas propietarias de los predios adyacentes a derechos de vía, así como quienes pretendan desarrollarlos, tomarán las medidas necesarias para preservarlos libres de invasiones, conexiones no previstas o acordadas, evitarán que los predios den frente a la vía y solo podrán hacer las conexiones planeadas o previamente acordadas mediante calles de servicio o laterales.

**Artículo 67.** Las paradas de espera del transporte público deberán cumplir con los siguientes lineamientos:

- I. Estarán ubicadas en la franja de mobiliario y arbolado de la banqueta;
- II. Deberá conectar con la franja de circulación peatonal sin que la invada;
- III. Su ubicación será sobre una plataforma a la misma altura que la banqueta, cuyas dimensiones mínimas serán de 5 metros de longitud y una anchura de 2.2 metros;
- IV. Si la banqueta no es lo suficientemente ancha, deberá ampliarse suprimiendo cajones de estacionamiento; y
- V. Si el ancho de la calle no permite ninguna de las soluciones anteriores, se deberá señalar la parada del transporte público mediante una señal vertical.

**Artículo 68.** El límite de velocidad máximo tendrá que ser determinado tanto por la jerarquía vial como los usos de suelo predominantes de la zona, para garantizar la celeridad adecuada a las actividades de la zona para mejorar las condiciones de seguridad vial.

La Dirección puede modificar la denominación de las vías, otorgando a una vialidad una velocidad establecida diferente a la definida por la velocidad de diseño, basada en argumentos de operación de la vialidad, cambios en el entorno urbano y la seguridad de los usuarios vulnerables.

**Artículo 69.** En aquellos cruces donde no se cuente con dispositivos de control de tráfico, ni señalamiento vertical u horizontal que determine la preferencia, la circulación se tendrá que alternar cediendo el paso a un vehículo por flujo, conocido como uno y uno, haciendo que ninguno tenga preferencia sobre otro.

**Artículo 70.** El ayuntamiento podrá determinar polígonos o zonas que por motivos de seguridad se deberá regular el ingreso y circulación de algún vehículo motorizado o no motorizado, con la intención de garantizar la seguridad de las personas.

## **Capítulo V De la Señalización**

**Artículo 71.** Los elementos de señalización en el espacio público se deberán estar alineados con la Norma Oficial Mexicana vigente en la materia y al Manual de Señalamiento Vial para el Área Metropolitana de Guadalajara de la Agencia de Infraestructura para la Movilidad. Tomando como base el anexo 1 del presente reglamento.

**Artículo 72.** Cualquier elemento de señalización vertical deberá agruparse en el menor número de soportes posibles y se ubicará entre la franja de mobiliario y arbolado. Cuando el ancho libre de paso peatonal no permita la instalación de elementos de señalización e iluminación, estos podrán estar adosados en fachada, quedando el borde inferior a una altura mínima de 2.2 metros.

La señalética deberá contar con las siguientes características:

- I. Lámina galvanizada calibre 16; y
- II. Acabado fondo reflejante de grado industrial prismático.



**Artículo 73.** La señalética horizontal o balizamiento deberá ajustarse a los patrones validados por esta dirección y la calidad menor deberá ser de pintura tipo hule clorado al 13% y su aplicación deberá ser de mínimo 21 micras.

**Artículo 74.** Todos los edificios, espacios públicos a los que tengan acceso el público en general y banquetas de vialidades de jerarquía superior a local, o que presenten velocidades de 30 km/h o superiores, deberán hacer uso de superficies de contraste y guías táctiles en zonas de circulación, escalera, puntos de decisión, áreas de espera, resguardo, transición, servicio o de riesgo para su lectura de personas con discapacidad visual siempre y cuando estas no se convierta en un obstáculo en caso de evacuación.

**Artículo 75.** El pavimento táctil indicador deberá cumplir con las siguientes características:

- I. La guía direccional considerará los siguientes criterios:
  - A. Estará constituido por piezas de 0.4 metros, con un acabado superficial continuo de barras rectas y paralelas, cuya anchura inferior será de 25 milímetros y la superior de 15 milímetros;
  - B. La distancia de separación de barras será de 75 milímetros, considerando la distancia más corta entre los centros de las barras de punta plana;
  - C. La altura del relieve de las barras será 4 milímetros en interiores y 5 milímetros en exteriores;
  - D. La barra paralela estará en dirección de desplazamiento;
  - E. El largo de las barras de punta plana será de 325 milímetros; y
  - F. La guía se compondrá de 5 barras paralelas de punta plana, que iniciará a 50 milímetros del borde de la guía, al eje de la punta plana.
- II. La guía de advertencia considerará los siguientes criterios:
  - A. Estará constituido por piezas de 0.4 metros, con un acabado superficial de puntos o conos truncados, cuyo diámetro inferior será de 25 milímetros y el superior de 15 milímetros;
  - B. La distancia de separación entre conos truncados será de 75 milímetros, considerando la distancia más corta entre los centros de los conos truncados;

- C. La altura del relieve de las barras será 4 milímetros en interiores y 5 milímetros en exteriores;
  - D. La disposición de los conos truncados debe ser en paralelos a 45° con respecto a la dirección de desplazamiento; y
  - E. La guía se compondrá de 6 paralelos compuesta de 6 conos truncados que inician desde el borde de la guía.
- III. Su implantación en la vía pública seguirá las siguientes especificaciones:
- A. El contraste del relieve de las superficies deberá ser de 5 milímetros;
  - B. Si se incorpora una superficie de contraste para generar una referencia de dirección, se deberá dejar por lo menos 3 canalizaciones de 35 milímetros de ancho para la guía del bastón;
  - C. Las canalizaciones de la superficie de contraste para dirección deberán interceptar la guía del bastón al encontrarse con las superficies de contraste para advertencia; y
  - D. El ancho mínimo de las superficies de contraste será de 0.60 metros.
- IV. Las guías deberán tener un contraste visual con los siguientes criterios:
- A. El contraste de luminancia entre la guía y la superficie de contexto debe ser de 50% o superior usando la fórmula de contraste de Michelson para áreas de riesgo; y
  - B. Para circulaciones, escaleras, puntos de decisión, áreas de espera, transición y servicio el contraste de luminancia entre guía y la superficie de contexto deberá ser de 30% o superior.

**Artículo 76.** Las superficies de contraste y guías táctiles deberán atender el patrón de intercepción para su diseño e implementación, cuidando que sea lógico, secuencial y consistente para la adecuada interpretación de los usuarios, acatando los siguientes criterios:

- I. El patrón de intercepción se refiere a la colocación de las guías de dirección de manera transversales a todo lo largo de la franja de circulación peatonal para interceptar al usuario en su recorrido para su guía, próximos a los puntos de decisión o de las áreas de espera o resguardo, por ejemplo:
  - A. En rampas con pendientes superiores al 4%;
  - B. Inicio y fin de escaleras;
  - C. Ingreso a elevadores, plataformas o medios mecánicos para salvar desniveles;



- D. Inicio y fin de banqueta tanto en los cruces peatonales como áreas de resguardo; y
- E. Puntos de información.
- II. Las guías de advertencia deberán colocarse a 0.30 metros del motivo de advertencia al que hacen referencia;
- III. Las guías de advertencia ubicadas para pasos peatonales, ingresos y salidas vehiculares, o similares, se colocarán a 45° con respecto a la dirección del desplazamiento indicando la dirección de la continuación del desplazamiento;
- IV. Las guías de dirección se colocarán a 0.50 metros del paramento paralelas a la franja de circulación peatonal para complementar la referencia del paramento y encauzar la circulación del usuario; y
- V. Se recomienda en circulaciones exteriores la utilización tanto de superficies de contraste como de guías táctiles en áreas de espera en esquinas para el cruce peatonal.

## **Capítulo VI** **De los Estacionamientos**

**Artículo 77.** Se denomina estacionamiento, al espacio para la estancia de vehículos, siendo regulados en las siguientes modalidades:

- I. Estacionamiento en vía: espacio en vía pública destinado a la permanencia temporal de un vehículo;
- II. Estacionamiento fuera de vía: espacio en predios pudiendo desarrollar bajo las siguientes modalidades:
  - A. Estacionamiento de uso público: aquellos predios y/o edificaciones, cuyo giro o actividad es el servicio de estacionamientos y pensiones para vehículos motorizados y no motorizados, administrados tanto por el sector público como privado;
  - B. Estacionamiento asociado al giro para vehículos motorizados y no motorizados; y
  - C. Estacionamiento masivo de vehículos no motorizados: predios y/o edificaciones cuyo giro exclusivo es el servicio de estacionamiento y/o pensión para vehículos no motorizados. Debe considerar 200 espacios para estacionar bicicletas como mínimo.

**Artículo 78.** Los estacionamientos de uso público sólo podrán implantarse en los siguientes supuestos:

- I. Cuando estén previstos en los Planes Parciales de Desarrollo Urbano o PIUE;
- II. Cuando estén en las Zonas de Restricción por Infraestructura de Transporte;
- III. Cuando estén en zonas donde el uso Comercio y Servicios Impacto Medio CS3, o de mayor impacto, sea permitido; y
- IV. Cuando el Ayuntamiento emita un programa especial de gestión de estacionamientos.

Queda prohibida cualquier apertura de estacionamientos de uso público en supuestos que no sean los anteriores, salvo disposición expresa y por escrito previo dictamen técnico que así lo determine con apego a su Reglamento la Dirección de Movilidad y Transporte.

**Artículo 79.** Las dimensiones para los cajones de estacionamiento son las siguientes:

- I. Para motocicletas: 2.5 metros de longitud por 1.5 metros de anchura;
- II. Para automóviles: Debiendo ser un mínimo de 5 metros de longitud por 2.5 metros de anchura;
- III. Para vehículos de personas con movilidad reducida: 5 metros de longitud por 3.8 metros de anchura, si el mismo se encuentra en vía pública el ancho será de 2.5 metros;
- IV. Para carga y descarga en vehículos de carga ligeros: 6 metros de longitud por 2.5 metros de anchura; y
- V. Para carga y descarga en vehículos de carga pesados y autobuses: 20 metros de longitud por 3 metros de anchura.

**Artículo 80.** Los cajones de estacionamiento en la vía pública se registrarán conforme a los siguientes lineamientos:



- I. Se ubicará siempre sin obstruir el tráfico y el flujo vial, sin invadir banqueteta y no podrán estar a menos de 5 metros de distancia de intersección;
- II. Sólo podrán establecerse espacios para estacionamiento en la vía pública conforme a lo establecido en el Reglamento aplicable de la materia;
- III. La utilización de los cajones de estacionamiento en la vía pública de uso exclusivo o sus similares, deberán cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento aplicable en materia de movilidad municipal;
- IV. Los cajones de estacionamiento no podrán estar ubicados invadiendo total o parcialmente los carriles de circulación;
- V. Deberán evitarse cajones para automóviles en Zonas de Impacto Alto;
- VI. En los cajones exclusivos de estacionamiento en vía pública, se podrán instalar ciclopuertos, los cuales deberán contemplar un proyecto de adecuación de la zona de instalación para generar condiciones de seguridad para los usuarios. La ubicación y proyecto de adecuación necesitan el visto bueno de la Dirección de Movilidad y Transporte, los permisos de construcción serán conducente con la Dirección de Obras Públicas; y
- VII. En vialidades donde se han consolidado actividades comerciales al por menor o al por mayor, y que presentan problemáticas por las actividades de carga y descarga de mercancía; el municipio podrá disponer de espacios en vialidades para establecer áreas de carga y descarga, a partir de un estudio realizado por la Dirección de Movilidad y Transporte.

**Artículo 81.** Los cajones de estacionamiento reservados para personas con movilidad reducida deberán cumplir con los siguientes lineamientos:

- I. En los principales centros de actividad, se deberán disponer de cajones de estacionamiento reservados y diseñados para su uso por personas con movilidad reducida;
  - II. Como mínimo un cajón por cada 40, independientemente de los cajones destinados a residencia o lugares de trabajo, será reservada y cumplirá con los requisitos de este artículo;
  - III. Deberán ubicarse lo más próximos posible a los cruces peatonales;
  - IV. Aquellos cajones que no cumplan con el requisito anterior deberán incorporar una rampa con las características establecidas en él, para permitir el acceso a la franja de circulación peatonal desde la zona del cajón;
- y

- V. Tanto los cajones dispuestos en perpendicular, como en diagonal a la banqueta, deberán tener una dimensión mínima de 5 metros de longitud × 2.2 metros de ancho y además dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la del cajón y un ancho mínimo de 1.5 metros. Entre dos cajones contiguos se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente.

**Artículo 82.** La regulación de los estacionamientos en predios, deberán seguir los siguientes lineamientos:

I. Características de los cajones:

- A. Deberán disponerse al menos 2 cajones para vehículos de personas con movilidad reducida por cada 25 ubicados, situados lo más próximo posible a la entrada del edificio o, en su caso, frente al elevador y estar techados; para calcular el número de cajones de estacionamiento para vehículos de personas con movilidad reducida en desarrollos que presenten usos mixtos, sólo se tomará en cuenta la superficie útil aplicada al uso comercial o de servicio exceptuando los de uso habitacional;
- B. Las anchuras de los cajones citadas en el presente, se entenderán dimensiones libres entre los ejes de las marcas delimitadoras;
- C. Los cajones delimitados lateralmente por un muro deberán contemplar un sobreaño del 20 %;
- D. La delimitación de los cajones deberá ser mediante marcas en el pavimento, prohibiendo cualquier cerramiento;
- E. Deberán contar con topes para las llantas de 0.15 metros de altura, colocados a 0.8 metros de límite del cajón cuando el vehículo se estacione de frente, y a 1.2 metros cuando se estacione en reversa; y
- F. Deberá disponer de al menos 1 cajón o el equivalente a la anchura de este, con el visto bueno de la Dirección de Movilidad y Transporte para la instalación de ciclopuertos por cada 20 cajones para automóviles, siendo como mínimo 1. En los cajones destinados para ciclopuerto deberán instalar 5 espacios para bicicletas.

II. Características de los ciclopuertos:



- A.** Los ciclopuertos deberán tener 0.80 metros de ancho por 0.85 metros de alto a partir del nivel del suelo, de acero inoxidable de perfil cuadrado de 3 pulgadas con cedula 40 y ahogado 0.20 metros en base de concreto de 250 de resistencia. Para calcular el número de cajones para la instalación de ciclopuertos en desarrollos que presenten usos mixtos, sólo se tomará en cuenta la superficie útil aplicada al uso comercial o de servicio, exceptuando los de uso habitacional.
- III.** Los accesos de vehículos y la comunicación de rampas entre plantas:
- A.** Cuando la superficie útil sea menor a 1,500 metros cuadrados, el acceso se resolverá mediante carril único de 3 metros de anchura mínima usado para entrada o salida. Si el carril tiene trayectoria curva, la anchura mínima será de 3.5 metros;
- B.** Cuando la superficie útil se encuentre entre los 1,500 metros cuadrados y 6,000 metros cuadrados, el acceso se resolverá mediante un carril de entrada y uno de salida de 3 metros de anchura mínima cada uno. Si el carril tiene trayectoria curva, la anchura mínima será de 3.5 metros;
- C.** Cuando la superficie útil sea mayor a 6,000 metros cuadrados, el acceso se resolverá mediante dos carriles de entrada y dos de salida de 3 metros de anchura mínima cada uno. Si el carril tiene trayectoria curva, la anchura mínima será de 3.5 metros;
- D.** Los carriles de salidas vehiculares que comuniquen a la vía pública deberán contemplar, dentro del predio, un espacio de 4 metros de largo con una pendiente máxima del 6 %, debiéndose ajustar al nivel de la banqueta, sin modificarla;
- E.** Los accesos deben estar ubicados sobre vialidades colectoras o locales y a más de 15 metros las intersecciones;
- F.** Si los carriles de acceso comparten una sola rampa vehicular, se deben contemplar una franja separadora de 0.5 metros;
- G.** Los accesos se situarán, salvo imposibilidad manifiesta, de forma que no alteren el arbolado;
- H.** La dirección de los accesos será transversal a la banqueta, no permitiéndose ángulos de salida mayores a 15 grados; y
- I.** Las rampas interiores planteadas en tramos curvos tendrán un radio mínimo de 6 metros por el eje de la rampa.

- IV. Accesos de peatones a los edificios de estacionamientos:**
  - A.** El número de accesos y salidas debe ajustarse a las requeridas por la Dirección de Resiliencia;
  - B.** Cumplirá con los lineamientos de accesibilidad universal de la NOM-030-SSA3-2013; y
  - C.** Podrá disponerse un acceso peatonal adyacente al acceso de vehículos, siempre que se considere un espacio de 1 metros de ancho mínimo y esté diferenciado por pavimento a diferente nivel.
- V. Pendientes:**
  - A.** Las rampas internas deben tener una pendiente máxima de 18 %; y
  - B.** Las pendientes para el escurrimiento laminar de aguas pluviales o de otra índole deberán ser del 2 por ciento como mínimo.
- VI. Condiciones de diseño de los carriles de circulación interior:**
  - A.** Si el ángulo longitudinal del cajón de estacionamiento con respecto al eje del carril está entre los 0 y 45°, su anchura deberá ser 3 metros;
  - B.** Si el ángulo longitudinal del cajón de estacionamiento con respecto al eje del carril está entre los 45° y 70°, su anchura deberá ser 3.5 metros;
  - C.** Si el ángulo longitudinal del cajón de estacionamiento con respecto al eje del carril está entre los 70° y 80°, su anchura deberá ser 4.5 metros;
  - D.** Si el ángulo longitudinal del cajón de estacionamiento con respecto al eje del carril está entre los 80° y 90°, su anchura deberá ser 5 metros; y
  - E.** La anchura mínima de carriles en doble sentido será de 6 metros. Se admite una anchura de carril de doble sentido de hasta 3.5 metros, si la longitud de un tramo no supera los 15 metros.
- VII. Condiciones de la altura libre:**
  - A.** La altura libre de piso será de 2.3 metros en planta baja, y de 2.1 metros en las restantes;
  - B.** En caso de tratarse de cocheras en vivienda unifamiliar, la altura mínima será de 2 metros; y
  - C.** La altura libre podrá reducirse puntualmente por elementos constructivos e instalaciones, en áreas que no se destinen a la circulación de peatones y vehículos.
- VIII. Ventilación:**



- A.** En estacionamiento sobre nivel de banqueteta, sólo será admitida la ventilación natural a través de huecos en la fachada a razón de 1 metros cuadrados por cada 200 metros de superficie edificada. Deberán establecerse huecos opuestos para garantizar la circulación de aire;
  - B.** La ventilación forzada sólo será permitida en estacionamientos debajo del nivel de la banqueteta, debiendo integrar un sistema cuyo caudal de extracción sea de al menos 7 veces por hora; y
  - C.** Para el caso de la ventilación forzada, ningún punto del estacionamiento quedará a más de 15 metros de la rejilla de aspiración.
- IX.** Señalización:
  - A.** Los señalamientos verticales y horizontales deben sujetarse al proyecto que para tal efecto apruebe la Dirección de Obras Públicas; y
  - B.** Los cajones para vehículos de personas con movilidad reducida serán señalizados con pintura en el piso con el símbolo internacional de acceso a personas con discapacidad, de 1.60 metros en medio del cajón, y letrero con el mismo símbolo de 0.40 metros por 0.60 metros colocado a 2.10 metros de altura.
- X.** Iluminación:
  - A.** 50 lux en cajones, 100 en carriles y peatonales, y 500 en ingresos y rampas.
- XI.** Otros criterios de diseño:
  - A.** La Dirección de Obras Públicas podrá imponer soluciones concretas en los accesos cuando se justifique en criterios de tránsito en la zona, afectación al arbolado u otras;
  - B.** Los estacionamientos cumplirán la normativa de protección civil aplicable;
  - C.** La caseta para control de los estacionamientos debe estar situada dentro del predio, como mínimo a 4.5 metros del alineamiento de la entrada. Su área debe tener un mínimo de 2 metros cuadrados;
  - D.** Deberán tener sanitarios separados por sexo, con ventilación natural o forzada independiente;

- E. Cuando se construyan bajo de espacios libres, se diseñarán de forma que la cubierta soporte una capa de tierra de 1.3 metros de espesor a una densidad de 1.75kg/dm<sup>3</sup>;
- F. Cuando los estacionamientos no estén edificados, deberá destinarse hasta 40% de su superficie en cajones, no admitiéndose más obras que las de pavimentación y debiendo ajardinar los espacios residuales;
- G. Los estacionamientos deben contar con áreas techadas para peatones destinadas a la recepción y entrega de vehículos, con una anchura mínima de 1.2 metros y una longitud de al menos 6 metros; y
- H. Se admiten los giros de lavado y lubricado de automóviles y camiones; y servicios de almacenamiento general sin instalaciones especializadas.

**Artículo 83.** La regulación de los estacionamientos para camiones y autobuses están sujetos a las normas técnicas que emita la Dirección.

**Artículo 84.** Los cajones de estacionamiento asociado al giro, uso o zona según sea el caso, serán requisito para obtener la licencia de construcción o de funcionamiento de giro.

Los cajones de estacionamiento se estiman a razón de la superficie de operación del giro expresada en metros cuadrados, a menos que se especifique una unidad de medida diferente. Cuando el cálculo de cajones de estacionamiento resulte en una fracción de 0.5 o mayor, se considerará como unidad completa al siguiente entero mayor.

Para los casos no cubiertos por el presente artículo, la Dirección de Movilidad y Transporte determinará la cantidad de cajones de estacionamiento, atendiendo las particularidades del giro o actividad y procurando sea acorde a la clasificación de impacto de la zona.

- I. Generales. La cantidad general de cajones de estacionamiento se establece en función del uso dónde se clasifica el giro. Para proyectos habitacionales, será según la zona donde se localice:



**Presidencia**  
Guadalajara



- A. Para uso Comercial y de Servicios Impacto Mínimo:**
  - 1. Cajones mínimos: 0; y
  - 2. Cajones máximos: 1.
- B. Para uso Comercial y de Servicios Impacto Bajo:**
  - 1. Cajones mínimos: 0; y
  - 2. Cajones máximos: 1 por cada 80 metros cuadrados de operación del Giro.
- C. Para uso Comercial y de Servicios Impacto Medio:**
  - 1. Cajones mínimos: 1 por cada 80 metros cuadrados de operación del Giro; y
  - 2. Cajones máximos: 3 por cada 80 metros cuadrados de operación del Giro.
- D. Para uso Comercial y de Servicios Impacto Alto:**
  - 1. Cajones mínimos: 1 por cada 80 metros cuadrados de operación del Giro; y
  - 2. Cajones máximos: 6 por cada 80 metros cuadrados de operación del Giro.
- E. Para uso Comercial y de Servicios Impacto Máximo:**
  - 1. Cajones mínimos: 1 por cada 80 metros cuadrados de operación del Giro; y
  - 2. Cajones máximos: 9 por cada 80 metros cuadrados de operación del Giro.
- F. Para uso Industrial Impacto Mínimo:**
  - 1. Cajones mínimos: 0; y
  - 2. Cajones máximos: 1 por cada 150 metros cuadrados de operación del Giro.
- G. Para uso Industrial Impacto Bajo:**
  - 1. Cajones mínimos: 0; y
  - 2. Cajones máximos: 1 por cada 150 metros cuadrados de operación del Giro.
- H. Para uso Industrial Impacto Medio:**
  - 1. Cajones mínimos: 1 por cada 150 metros cuadrados de operación del Giro; y
  - 2. Cajones máximos: 3 por cada 150 metros cuadrados de operación del Giro.
- I. Para uso Industrial Impacto Alto:**

1. Cajones mínimos: 1 por cada 150 metros cuadrados de operación del Giro; y
  2. Cajones máximos: 6 por cada 150 metros cuadrados de operación del Giro.
- J.** Para uso Industrial Impacto Máximo:
1. Cajones mínimos: 1 por cada 150 metros cuadrados de operación del Giro; y
  2. Cajones máximos: 6 por cada 150 metros cuadrados de operación del Giro.
- K.** Para zona Habitacional 1:
1. Cajones mínimos por vivienda: 1; y
  2. Cajones máximos por vivienda:
    - a) Sin máximos tratándose de vivienda unifamiliar; y
    - b) Cajones tratándose de vivienda vertical o plurifamiliar.
- L.** Para zona Habitacional 2:
1. Cajones mínimos por vivienda: 1; y
  2. Cajones máximos por vivienda: 3.
- M.** Para zona Habitacional 3:
1. Cajones mínimos por vivienda: 1; y
  2. Cajones máximos por vivienda: 2.
- N.** Para zona Habitacional 4:
1. Cajones mínimos por vivienda: 1; y
  2. Cajones máximos por vivienda: 1.
- O.** Para zona Habitacional 5:
1. Cajones mínimos por vivienda: 0.25; y
  2. Cajones máximos por vivienda: 1.
- P.** Para proyectos de vivienda de interés social y media, debidamente certificados conforme a la normativa:
1. Cajones mínimos: 1 cajón por cada 4 viviendas; y
  2. Cajones máximos: 1 cajón por vivienda.
- II.** Particulares. Cuando se trate de giros cuya operación requiere condiciones particulares de estacionamientos, se aplicará según lo siguiente:
- A.** En edificios para equipamientos de salud, independientemente de su impacto:
1. Cajones mínimos: 1 por cada dos camas; y



2. Cajones máximos: 1 por cada 60 metros cuadrados de operación del Giro.
  - B. En edificios de equipamientos educativos y de oficinas, independientemente de su impacto:
    1. Cajones mínimos: 1 por cada 80 metros cuadrados de operación del Giro; y
    2. Cajones máximos: 2 por cada 80 metros cuadrados de operación del Giro.
  - C. Para servicios de alojamiento temporal, independientemente de su impacto:
    1. Cajones mínimos: 1 por cada 10 habitaciones.
    2. Cajones máximos: 1 cajón por cada dos habitaciones en instalaciones de 4 o 5 estrellas, 1 cajón por cada cuatro habitaciones en instalaciones de 3 estrellas y 1 cajón por cada seis habitaciones en instalaciones de 2 o menos estrellas.
    3. Para fincas incluidas en los catálogos e inventarios en materia de protección al patrimonio cultural edificado, se harán reducciones a los requerimientos de cajones de estacionamiento según los criterios que establezca el Plan Parcial de Desarrollo Urbano.
  - D. Para fincas incluidas en los catálogos e inventarios en materia de protección al patrimonio cultural edificado, se harán reducciones a los requerimientos de cajones de estacionamiento según los criterios que establezca el Plan Parcial de Desarrollo Urbano.
  - E. Para los diferentes tipos de equipamiento no enunciados:
    1. Cajones mínimos: 0.5 por cada 80 metros cuadrados de operación del Giro; y
    2. Cajones máximos: 1 por cada 80 metros cuadrados de operación del Giro.
- III. Cuando el uso habitacional sea permitido en zonas de Comercio y de Servicios, seguirán los siguientes lineamientos:
- A. Cuando la vivienda o unidad privativa tenga una superficie mayor de 300 metros cuadrados de construcción, se considerará como Habitacional 1 (H1), sujetándose a los lineamientos del presente artículo fracción I inciso k);

- B. Cuando la vivienda o unidad privativa tenga una superficie mayor de 120 metros cuadrados de construcción y hasta 300 metros cuadrados de construcción, se considerará como Habitacional 2 (H2), sujetándose a los lineamientos del presente artículo fracción I inciso l);
- C. Cuando la vivienda o unidad privativa tenga una superficie mayor de 90 metros cuadrados de construcción y hasta 120 metros cuadrados de construcción, se considerará como Habitacional 3 (H3), sujetándose a los lineamientos del presente artículo fracción I inciso m);
- D. Cuando la vivienda o unidad privativa tenga una superficie total de hasta 90 metros cuadrados de construcción, se considerará como Habitacional 4 (H4), sujetándose a los lineamientos del presente artículo fracción I inciso n); y
- E. Para los casos apegados a la Norma Urbanística 8 "Vivienda" de los Planes Parciales de Desarrollo Urbano se considerará como Habitacional 5 (H5), sujetándose a los lineamientos del presente artículo fracción I inciso o).

**Artículo 85.** En caso de contar con cajones de estacionamiento con salida en reversa, sólo se podrá autorizar en vialidades locales contando con la totalidad del cajón al interior del límite de propiedad, sin invadir la vía pública, y de acuerdo con las dimensiones reglamentadas:

- I. El estacionamiento asociado al uso deberá estar en el mismo predio, o en casos excepcionales en que ello no sea posible, en edificios o terrenos edificables situados a una distancia máxima al acceso de 300 metros lineales, con un mínimo de 20 metros cuadrados por cajón, incluidas rampas de acceso, áreas de maniobra, isletas y banquetas, y un máximo de 30 metros cuadrados;
- II. En estacionamientos de servicio particular se puede admitir que cuenten con un solo carril de entrada y salida siempre y cuando no se exceda la capacidad de 10 cajones de estacionamiento; y
- III. Cuando los establecimientos comerciales, tiendas de autoservicio, tiendas departamentales, centros comerciales, mercados y similares tengan una superficie de venta, exhibición o almacenamiento mayor a 1,500 metros



cuadrados, deberán contar con un área de carga y descarga en el interior del lote, de tamaño suficiente para estacionar un camión, con unas bandas perimetrales libres de un metro y un área de almacenamiento de residuos sólidos, sin que los vehículos obstaculicen el libre tránsito peatonal ni vehicular, ni permanezcan en la vía pública.

**Artículo 86.** Se exceptúan de la obligatoriedad de previsión de cajones en los siguientes supuestos:

- I. Las que se construyan sobre un Predio de superficie inferior a 90 metros cuadrados;
- II. Las que den frente a vialidad peatonal, o tengan una anchura entre alineaciones de calzada inferior a 6.5 metros;
- III. Las que tengan su frente de fachada inferior a 6.50 metros;
- IV. En los bienes inmuebles del catálogo de fincas patrimoniales ubicados en los PIUE de protección patrimonial;
- V. En la regularización de las viviendas unifamiliares;
- VI. Los comercios establecidos en mercados, o cualquier espacio de comercial por menor de propiedad pública; y
- VII. Los giros de estacionamiento público, pensiones de autos, y similares; solo requieren los cajones propios de su actividad económica.

**Artículo 87.** Las y los particulares interesados en ampliar la banqueta al frente de su predio para instalar áreas verdes y/o infraestructura ciclista, en vialidades ya consolidadas, deberán seguir el siguiente procedimiento:

- I. Presentar solicitud a la Dirección de Movilidad y Transporte, y anexar al menos lo siguiente:
  - A. Identificación oficial de la persona propietaria y del representante legal, en su caso. Si el solicitante es persona moral, acta constitutiva y poder del representante legal;
  - B. Comprobante de domicilio;
  - C. Croquis y fotografías del espacio a permutar; y
  - D. Propuesta geométrica en plano impreso o digital.
- II. Una vez validada la permuta por la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio, el solicitante deberá acudir a la Dirección de Obras Públicas que

analizará el proyecto y en caso de considerarlo factible, emitirá la licencia o permiso de construcción, tomando en cuenta la opinión técnica de la Dirección de Medio Ambiente para el tipo de vegetación propuesto para la permuta.

**Artículo 88.** Las y los particulares interesados en permutar cajones de estacionamiento dentro de su propiedad por áreas verdes y/o infraestructura ciclista, con el fin de obtener el visto bueno de garantía de cajones para continuar con su trámite de licencia de construcción o licencia de giro, deberán seguir el siguiente procedimiento:

- I. Presentar solicitud a la Dirección y anexar al menos lo siguiente:
  - A. Identificación oficial de la persona propietaria y del representante legal, en su caso. Si el solicitante es persona moral, acta constitutiva y poder del representante legal;
  - B. Comprobante de domicilio;
  - C. Croquis y fotografías del espacio a permutar; y
  - D. Propuesta geométrica en plano impreso o digital.
- II. Una vez validada la permuta por la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio, el solicitante deberá acudir a la Dirección de Obras Públicas, que analizará el proyecto y de ser factible, emitirá la licencia o permiso de construcción.

## **Capítulo VII**

### **Normas de Vialidad**

**Artículo 89.** La Dirección de Movilidad y Transporte, será la encargada de aprobar los proyectos de protección de obra para garantizar y preservar el libre tránsito de peatones y de seguridad vial de acuerdo con la normatividad aplicable.

**Artículo 90.** La protección de las obras será obligación del constructor, así como el diseño de las propuestas de rutas de desvío en caso de que estas así se requieran, mismas que se tendrán que colocar antes de iniciar cualquier trabajo y ser retiradas inmediatamente después de terminados los trabajos. Las rutas de desvío propuestas por el constructor se someterán a la consideración de la Dirección para su aprobación de conformidad con los lineamientos que ésta emita.



**Artículo 91.** La protección de obra será primordialmente encaminada hacia los peatones que circulen en la zona de trabajo, para este fin se tendrá que delimitar con elementos que los mantengan en alerta determinados por la dirección, así como el tránsito seguro y libre de objetos que puedan poner en riesgo a los peatones.

**Artículo 92.** La protección de obra para los vehículos circundantes a la zona de trabajo se hará con base en los lineamientos que ha decretado la Secretaría de Comunicaciones y Transportes adaptados al ámbito urbano tomando como velocidad máxima de operación para la zona de obra la correspondiente a los 30 km/h por lo que como distancia máxima entre señales será de 30 metros en caso de que haya tramos de las vías a flujo libre, así como los siguientes parámetros de ubicación:

- I. Lateral: La colocación de las señales será de tal forma que no obstaculicen la circulación de los vehículos debiendo procurarse que el borde interior del tablero quede a una distancia no menor de 50 centímetros de la proyección vertical de la orilla del carril en zona rural y de 30 centímetros en zona urbana;
- II. Altura: En zonas urbanas las señales se deberán instalar de tal manera que su parte inferior quede a una 2.0 metros sobre la superficie de rodamiento. En donde haya equipo de construcción, materiales u otras obstrucciones, esta altura podrá cambiar hasta 2.5 metros;
- III. Ángulo de colocación: Las señales deberán quedar siempre en posición vertical a 90 grados con respecto al sentido del tránsito;
- IV. Color: el color del fondo del tablero de estas señales, así como del tablero adicional, será naranja en acabado reflejante y el color para los símbolos, leyendas, caracteres y filete será en negro; y
- V. Soportes: Los tableros deberán montarse sobre postes en el caso de las permanentes o bien sobre caballetes desmontables.

## **Capítulo VIII**

### **De las Autorizaciones, Vistos Buenos y Dictámenes en Materia de Movilidad**

**Artículo 93.** La Dirección de Movilidad y Transporte con base en lo establecido por el artículo 238 del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara para efectos del presente Reglamento será la dependencia competente para:

- I. Emitir lineamientos técnicos para el diagnóstico, identificación y evaluación de los impactos –positivos y negativos- sobre la movilidad y el espacio vial, derivados de las acciones de urbanización y zonificación en el Municipio;
- II. Emitir opiniones técnicas sobre proyectos y acciones urbanas para determinar la cuantificación y cualificación de sus efectos;
- III. Emitir vistos buenos, aprobar, recomendar o rechazar proyectos a partir de la evaluación del impacto en el tránsito y la integración vial;
- IV. Emitir vistos buenos, aprobar equipamiento de infraestructura ciclista y peatonal, y de accesibilidad universal, para los procesos de zonificación; y
- V. Reducir cajones de estacionamiento a partir de los lineamientos que la dependencia emita.

**Artículo 94.** La Dirección, a petición de particulares, organismos públicos o de oficio podrá emitir, según lo determine dictámenes, estudios técnicos, asesorías, opinión técnica, vistos buenos y/o autorizaciones en materia de:

- I. Infraestructura para la movilidad:
  - A. Infraestructura vial, instalación de dispositivos de control de velocidad, señalamiento, protección de obra, plumas de acceso restringido, cierres de circuito o de calles en el territorio Municipal.
- II. Cierres viales, totales o parciales, de calles por:
  - A. Obras nuevas, reparación o mantenimiento;
  - B. Evento público;
  - C. Instalación de juegos mecánicos; y
  - D. Para aperturas o cierres de camellones;
  - E. Maniobras de construcción;
- III. De impacto al tránsito para nuevos desarrollos y edificaciones, dentro del territorio Municipal;
- IV. De los proyectos de desarrollos y edificaciones en temas de ingresos, salidas, oferta de cajones de estacionamiento y la distribución de los mismos;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- V. De integración a la vialidad o de ingresos y salidas que afecten vías públicas, para modificaciones o construcciones existentes;
- VI. Para la señalización, dispositivos de seguridad, obras y dispositivos diversos para la protección en las obras viales;
- VII. Accesibilidad universal;
- VIII. Movilidad no motorizada;
- IX. Ciclovías;
- X. Ciclopuertos;
- XI. Dispositivos de seguridad para las construcciones que por su naturaleza afecten la movilidad;
- XII. Para la construcción, reubicación o retiro de puentes peatonales dentro del territorio Municipal;
- XIII. Para la instalación de puestos en las vías públicas, para venta de mercancías y productos ubicados o estacionados, sean fijos o semifijos, en vehículos, plataformas, unidades móviles (foodtruck) o remolques que ocupen las vías públicas;
- XIV. Estudios de movilidad para evaluaciones, opiniones y recomendaciones técnicas;
- XV. Estacionamientos públicos en cualquier modalidad;
- XVI. Estacionamientos privados de uso público;
- XVII. Estacionamiento exclusivo en vía pública;
- XVIII. Servicio de acomodadores de vehículos;
- XIX. Ubicación de estaciones, paradas, y terminales de transporte público. Centros de transferencia modal;
- XX. Matrices y derivación de sitios;
- XXI. Dictaminar, evaluar y/o autorizar la permuta de cajones de estacionamiento;
- XXII. Operación de Sistemas de bicicleta y/o transporte de transporte individual en red, así como de cualquier sistema no motorizado en el Municipio;
- XXIII. Cajones de estacionamiento vinculados a un giro;
- XXIV. De la ocupación de la vía pública;
- XXV. De proyectos de señalización alrededor de centros escolares; y
- XXVI. Del sistema de transporte individual en red.

**Artículo 95.** Todos los dictámenes, estudios técnicos, asesorías, opiniones técnicas, vistos buenos o autorizaciones se llevarán a cabo conforme a la normatividad técnica vigente y aplicable en la materia.

**Artículo 96.** Los dictámenes expedidos por la Dirección de Movilidad y Transporte podrán resultar procedentes o no procedentes.

Para el caso de que el dictamen resulte no procedente, se dejarán a salvo los derechos del particular y podrá presentar el trámite nuevamente cuando así lo considere prudente. La emisión de un dictamen no procedente no acarrea la devolución de los derechos pagados por dicha expedición.

**Artículo 97.** Cualquier acción urbanística u obra de urbanización de carácter público o privado que por su naturaleza o su magnitud implique una alteración, modificación o afectación al sistema vial y cuyo proyecto proponga usos de vivienda vertical y vivienda horizontal a partir de 15 unidades habitacionales; así como usos comerciales, de servicios, industriales y equipamientos que pretendan ejecutarse, deberán contar con un dictamen de gráfico de integración vial y/o estudio de impacto al tránsito procedente, validado por la Dirección, quedando exento de lo anterior los usos de intensidad vecinal.

Para lo anterior, el solicitante deberá presentar la documentación y los estudios de movilidad de tal forma que la Dirección pueda emitir la respuesta correspondiente previo al pago de derechos de conformidad a la Ley de Ingresos Municipal vigente.

**Artículo 98.** Se requiere de estudios de integración vial y una propuesta de accesibilidad, como parte integral del Proyecto Definitivo de Urbanización en los casos en que lo determine la normatividad en materia de movilidad y transporte que el Ayuntamiento emita para tales efectos. El objeto de este estudio es regular y establecer el diseño de las entradas, salidas y ubicación de todos aquellos predios de carácter público o privado que por las características de su giro requieran un análisis de factibilidad, así como la relación de estos con el espacio público con el fin de minimizar los problemas que se causen al tránsito de peatones, ciclistas y vehículos sobre la vía pública afectada.



**Artículo 99.** Se requiere de estudios de impacto en el tránsito y una propuesta de accesibilidad como parte integral de los Proyectos de Integración Urbana o del Proyecto Definitivo de Urbanización y arquitectónico, en todas aquellas acciones urbanísticas y de edificaciones a las que tenga acceso el público en general o que por la magnitud de sus efectos en el contexto urbano presenten impactos de alcance zonal, urbano o regional, de conformidad con los lineamientos y disposiciones técnicas emitidas por la Dirección de Movilidad y Transporte considerando para ello los siguientes usos y criterios:

- I. Centros y plazas comerciales;
- II. Centro de espectáculos públicos como estadios, plazas de toros o lienzos charros;
- III. Conjuntos universitarios y de educación superior;
- IV. Conjuntos hospitalarios y centros médicos públicos y privados;
- V. Centro de exposiciones y ferias permanentes y eventuales;
- VI. Edificios de comercios y servicios a partir de 500 metros cuadrados de construcción, y edificios habitacionales a partir de 23 unidades de vivienda, a partir del nivel de banqueta;
- VII. Conjuntos o unidades administrativas públicas o privadas; y
- VIII. Conjuntos habitacionales de más de 500 viviendas.

Cuando ya se cuente con estudios de impacto al tránsito en las áreas de influencia de otros estudios y tengan menos de un año de ser realizados, se presentará solo la actualización de la información de dicho estudio señalado en la fracción VII del artículo 104 del presente, ajustando la información al nuevo proyecto.

**Artículo 100.** Toda solicitud para la dictaminación de estudio de impacto al tránsito o de integración vial y la propuesta de accesibilidad, será parte integral y considerada como ingeniería en los procesos de licencia para un Proyecto Definitivo de Urbanización o construcción, y deberá ir acompañada de la carta de aceptación del perito corresponsable en los términos de lo establecido en este Reglamento, sólo se autorizará como peritos corresponsables para definir la ingeniería de tránsito en obras de urbanización y/o edificación, los profesionistas con título de arquitecto, ingeniero civil o profesiones afines, conforme las reglas que expida para este dictamen la Dirección de Movilidad y Transporte.

**Artículo 101.** La Dirección emitirá los lineamientos para la reducción del número de cajones de estacionamiento, con estricto apego al Reglamento de la materia y la normatividad municipal aplicable. Para la aplicación de estos lineamientos para cualquier desarrollo inmobiliario, estará sujeto al visto bueno de esta dependencia, previo ingreso del proyecto arquitectónico, con la finalidad de reducir el número de viajes en automóvil particular y promover la multimodalidad.

**Artículo 102.** Será la Dirección de Movilidad y Transporte a través del Área de Gestión de Transporte y Tránsito la que determine con base en la estimación de viajes y el nivel de impacto vial, aquellos proyectos de edificación que se encuentren fuera de los supuestos establecidos en el presente Reglamento, para lo cual el interesado deberá de tener previo acercamiento presentando lo siguiente:

- I. Dictamen de Trazos, Usos y Destinos (favorable) vigente, en el cual se determine por la Dirección de Ordenamiento del Territorio el requerimiento de dictamen emitido por la Dirección de Movilidad y Transporte para obtención de licencia de construcción; y
- II. Proyecto arquitectónico y cuadro de áreas de construcción; en el caso del uso habitacional, la cantidad de unidades privativas a ofertar.

**Artículo 103.** Los tipos de estudios a los que se deberá de sujetar la acción urbanística y/u obra de urbanización o de edificación se definirán de acuerdo con los metros cuadrados de construcción y viajes que generará el proyecto, los cuales se verificarán por la Dirección de Movilidad y Transporte.

**Artículo 104.** La propuesta de gráfico de integración vial al contexto inmediato deberá contener como mínimo lo siguiente:

- I. Proyecto arquitectónico insertado en la traza vial inmediata (banquetas y arroyo vehicular frente al predio);
- II. Sección actual y propuesta de las vialidades a las cuales tiene frente el predio; y
- III. Propuesta de integración a la banqueta y arroyo vehicular frente al predio.



**Artículo 105.** Los Gráficos de Integración vial deberán contener como mínimo lo siguiente:

- I. Reporte técnico cuya información deberá de contener la siguiente información:
  - A. La explicación del dictamen de trazos, usos y destinos respecto a los requerimientos en cuanto normativa de movilidad;
  - B. Localización del predio en estudio;
  - C. Presentación y descripción del desarrollo;
  - D. Tabla descriptiva del proyecto en la cual presenta la cuantificación de cajones propuestos en comparación con los mínimos y máximos establecidos por el presente Reglamento; y
  - E. Cálculo de generación de viajes.
- II. Plano de situación actual:
  - A. Presentación de la poligonal del predio insertado en la traza urbana en coordenadas UTM, así como el cuadro de construcción definiendo vértices, longitud entre vértices y superficie total de predio la cual deberá de coincidir con la superficie de escrituras;
  - B. La traza urbana deberá contener límite de manzanas, predios, banquetas y camellones, así como también deberán de presentar nombres de calles, sentidos de circulación, ubicación de mobiliario urbano y de transporte. La traza urbana por presentar deberá de corresponder a las vialidades que dan servicio a las cuatro manzanas que circundan a la manzana donde se encuentra ubicado el predio;
  - C. Secciones transversales de las cuatro vialidades que circundan la manzana donde se encuentra ubicado el predio;
  - D. Identificación de dispositivos de control de tránsito incluyendo sus características de operación;
  - E. Levantamiento topográfico a cinta frente a su predio y 5 metros de los predios vecinos definiendo la geometría de la banqueta frente al predio, ubicación específica de la infraestructura actual, arbolado y sus características; y
  - F. En caso de que el predio se encuentre en condiciones físicas accidentadas o con diferencias de nivel consideradas, se solicitará un levantamiento topográfico con curvas de nivel y cortes del terreno.
- III. Propuesta de integración:

- A. Inserción de la planta baja, sótanos y/o planta de conjunto, según sea el caso, en la traza urbana previamente construida en el plano de situación actual el cual se presentan los ingresos y salidas vehiculares y peatonales del desarrollo;
- B. Sección propuesta en la cual se presente las afectaciones por la construcción de rampas vehiculares y/o modificaciones de otra índole en banquetas;
- C. Presentación de la geometría vial de todas las plantas de sótano que se destinen al estacionamiento de vehículos;
- D. Propuesta de mejoramiento de dispositivos de control de tránsito y sus características de operación en toda el área de estudio;
- E. Inventario de los dispositivos de control de tránsito a ejecutar por el desarrollador de acuerdo con el impacto que generará el desarrollo;
- F. Presentación de radios de giro, maniobras y tipo de vehículos que ingresan y salen del desarrollo hacia la vía pública;
- G. Graficación de las áreas a demoler y a construir en vía pública por consecuencia de los ingresos y salidas del desarrollo y/o por las obras de mitigación; y
- H. Inventario de las obras a demoler y a construir por cada tipo de elemento;
- I. Detalles de cajones para ciclopuertos, cajones para personas con discapacidad, de señalamiento, etc.

**Artículo 106.** El estudio de impacto en el tránsito deberá contener como mínimo lo siguiente:

- I. Propósito del Estudio:
  - A. Objetivo General; y
  - B. Objetivos Específicos.
- II. Análisis Previo:
  - A. Generalidades del Desarrollo;
- III. Definición de la zona en estudio y su área de influencia;
  - A. Localización del Predio en estudio; y
  - B. Determinación de las áreas de influencia, directa e indirecta.
- IV. Diagnóstico Integral:
  - A. Descripción del sistema y/o estructura vial existente;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- B.** Determinación física de las vialidades al momento del estudio;
- C.** Secciones Transversales;
- D.** Memoria Fotográfica;
- E.** Sentidos de circulación, superficies de rodamiento y circulación peatonal;
- F.** Estado de conservación de las vías;
- G.** Identificación de los dispositivos de control del tránsito (semáforos, topes, boyas, señalamiento horizontal, vertical, etc.) incluyendo sus características de operación y estado de visibilidad
- H.** Puntos de conflicto detectados;
- I.** Investigación de los usos del suelo actuales y futuros dentro del área en estudio;
- J.** Usos de suelo predominante que se presentan a lo largo de cada una de las vías que componen el polígono con el propósito de asociar el comportamiento de la demanda con los mismos;
- K.** Previsiones de usos del suelo, proyectos urbanos y viales de acuerdo con el plan parcial de desarrollo urbano vigente;
- L.** Presentación y explicación del dictamen de uso del suelo respecto a condicionantes de diseño, (movilidad y transporte), que deberá resolver el desarrollo en su Predio y área inmediata;
- M.** Determinación física de la operación del transporte colectivo en el área y sus perspectivas en desarrollo presentando el levantamiento de rutas de transporte público detallando las características de las mismas: origen-destino, índices de ocupación, frecuencia de paso, puntos de parada en la zona, finalizando con un análisis de zonas con cobertura y sin cobertura; en caso de existir en su proximidad líneas de transporte masivo y semimasivo, recopilar información del sistema y estaciones cercanas y con cobertura al polígono de estudio; y
- N.** Levantamiento de la información sobre volúmenes de tránsito en días y horas representativas.
  - 1.** Flujos peatonales;
  - 2.** Flujos ciclistas; y
  - 3.** Flujos vehiculares considerando la composición de estos y todos aquellos puntos de incorporación y flujos que por su importancia afecten a la operación de la vialidad.

- O. Análisis de hechos de tránsito en la zona; y
  - P. Identificar, cuantificar y matizar los hechos de tránsito en la zona cualificando el comportamiento de cada sitio.
- V. Evaluación de las condiciones de la vialidad mediante análisis de capacidad y nivel de servicio:
  - A. Determinar mediante análisis la capacidad por vía, intersecciones con semáforos y sin semáforos ubicados al interior del área de influencia directa;
  - B. Estudio de flujos de saturación en intersecciones (análisis de colas): Estimar la capacidad de flujo de las intersecciones semaforizadas, con la intención de entender la capacidad de un acceso a una intersección, entendiéndose que el flujo de saturación es la tasa máxima de salidas que puede ser obtenida cuando existan colas;
- VI. Generación, distribución y asignación de viajes futuros:
  - A. Estimación del tráfico generado en función de los usos del suelo;
  - B. Distribución de Viajes;
  - C. Asignación de Viajes; y
  - D. Pronóstico de Viajes.
- VII. Establecimiento de un pronóstico de crecimiento de los flujos viales a los horizontes establecidos:
  - A. Estimación del tráfico total, incluyendo el tránsito inducido, el tránsito generado y el tránsito del desarrollo para los horizontes previstos.
- VIII. Planteamiento de Soluciones (mitigación, cambio y solución):
  - A. Facilidades para el estacionamiento al interior del desarrollo como en el entorno estudiado;
  - B. Facilidades para el transporte público;
  - C. Facilidades para la accesibilidad universal;
  - D. Facilidades para la Movilidad No Motorizada;
  - E. Facilidades para mejorar la seguridad de la vía; y
  - F. Revisión de los aspectos de seguridad vial.
- IX. Evaluación de Escenarios:
  - A. Escenario Uno: Situación Actual;
  - B. Escenario Dos: Situación con Proyecto;
  - C. Escenario Tres: Situación con proyecto mitigada; y
  - D. Actualización de los análisis de capacidad y nivel de servicio.



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

**X. Recomendaciones Finales.**

**Artículo 107.** Para solicitar la revisión y dictamen del proyecto arquitectónico para el proceso de obtener la licencia de construcción, se debe ingresar el expediente con la siguiente información:

- I. Solicitud por escrito firmada por el titular o representante legal;
- II. Copia de identificación oficial vigente:
  - A. Credencial para votar emitida por el Instituto Federal Electoral o por el Instituto Nacional Electoral,
  - B. Pasaporte,
  - C. Cédula profesional expedida por la Secretaría de Educación Estatal o Federal,
  - D. Tratándose de extranjeros el documento migratorio vigente que acredite su legal estancia en el país.
- III. Copia de comprobante de domicilio
  - A. No mayor a 3 meses,
  - B. Persona física o moral que coincida con la dirección de la hoja de trámite del solicitante.
- IV. Copia simple de la cédula profesional estatal o federal del consultor que genere el estudio, el cual deberá de contar con una carrera afin a la materia de movilidad como:
  - A. Urbanismo;
  - B. Arquitectura; e
  - C. Ingeniería.
- V. Dictamen de Trazos, Usos y Destinos Específicos y en su caso del recurso de revisión;
- VI. Copia del Certificado de Alineamiento y número oficial (si contempla reconsideración de restricciones, presentar autorización emitida por la Dirección de Obras Públicas e Infraestructura);
- VII. Después de obtener la licencia de construcción, el desarrollador o consultor tendrán 90 días para entregar el estudio correspondiente a su proyecto; y
- VIII. Para la obtención del visto bueno de la habitabilidad, se tendrá que solicitar una inspección por parte de la Dirección para verificar que se haya ejecutado el proyecto de acuerdo con lo dictaminado.

Cuando la solicitud que presenten los interesados no contenga los datos o no cumplan con los requisitos aplicables, la Dirección de Movilidad y Transporte deberá prevenir a los interesados por una sola vez, notificándose al correo electrónico proporcionado en su solicitud y para que subsanen la omisión dentro de cinco días hábiles contados a partir de que haya surtido efectos la notificación; transcurrido el plazo correspondiente sin desahogar la prevención, se desechará el trámite.

**Artículo 108.** Para obtener la exención de estudio de movilidad se requiere como mínimo obtener el visto bueno de proyecto arquitectónico por la Dirección, para lo cual el interesado deberá de presentar lo siguiente:

- I. Solicitud por escrito para definición de estudio y visto bueno de proyecto arquitectónico, dirigida al director(a) de Movilidad y Transporte, en la cual se especifiquen los datos de ubicación del predio (calle, número y colonia); generalidades del proyecto tales como el uso de suelo, superficies de construcción, en el caso de uso habitacional indicar la cantidad de unidades privativas ofertadas; datos de contacto del interesado (teléfono y correo electrónico). En original y copia para acuse;
- II. Si la solicitud fuera presentada por persona distinta a la propietaria, deberá de anexar carta poder en original, indicando apoderado y poderdante más 2 testigos acompañada de copia de identificaciones vigentes de todos los que firman;
- III. Proyecto arquitectónico en formato digital (archivos DWG - AutoCAD) incluyendo plantas, secciones y alzados;
- IV. Copia de Dictamen de Trazos, Usos y Destinos (favorable) vigente;
- V. Copia del Certificado de alineamiento y número oficial, siempre y cuando el proyecto de edificación lo amerite;
- VI. Copia de escrituras que amparan la propiedad del predio; y
- VII. De tratarse de persona moral, copia del acta constitutiva.

Es imprescindible que el proyecto arquitectónico cumpla cabalmente lo establecido en los Reglamentos vigentes respecto al diseño geométrico de los accesos vehiculares y área de estacionamiento además de ser viable respecto a la operación de este. De tener observaciones por el área técnica, el interesado



deberá de realizar las modificaciones correspondientes con el fin de obtener el visto bueno.

**Artículo 109.** La elaboración de los estudios de movilidad y de integración vial deberán ser realizados por un técnico o empresa especialista en ingeniería vial, quien fungirá como corresponsable del trámite y que deberá contar con el registro en el padrón de consultores de esta Dirección, para dicho registro se requiere presentar la siguiente documentación:

- I. Identificación oficial vigente;
- II. Comprobante de domicilio reciente (no mayor a 3 meses);
- III. Título Profesional;
- IV. Cédula Profesional Estatal;
- V. Cédula Profesional Federal;
- VI. Currículum Vitae sintético, en la cual se plasme la experiencia en elaboración de estudios de movilidad e integración vial, con firma al calce en todas las hojas; y
- VII. Copia de al menos uno de los estudios de movilidad e integración vial realizado.

**Artículo 110.** En todos los estudios de movilidad donde se solicite el levantamiento de información sobre volúmenes de tránsito, el particular o las autoridades deberán solicitar el visto bueno por parte de la Dirección donde se especifique la ubicación de los puntos de aforo, duración y características generales de los mismos, por lo que la Dirección podrá proponer, modificar y supervisar dichos levantamientos cuando así lo determine. Dichos aforos tendrán una validez por 6 meses.

Por cuestiones de alteración de dinámicas de movilidad, la Dirección podrá determinar períodos de veda para levantamiento de aforos con el fin de obtener información fidedigna para el estudio. Estos períodos pueden ser influenciados por períodos vacacionales, obras de infraestructura o por condiciones y situaciones especiales.

**Artículo 111.** La Dirección, será la encargada de otorgar vistos buenos a todas aquellas modificaciones efectuadas por particulares, que se realicen en espacio

público en materia de infraestructura peatonal y equipamiento ciclista; asimismo autorizará las permutas de cajones de estacionamientos por infraestructura peatonal, ciclista y/o área verde.

**Artículo 112.** La dictaminación de los estudios de impacto al tránsito o de integración vial y la propuesta de accesibilidad, estarán a cargo de la Dirección de Movilidad y Transporte, y los procedimientos que deberán solventar previo a la presentación de la solicitud por escrito, revisión, seguimiento y dictaminación de dichos estudios serán los siguientes:

- I. Realizar el trámite de registro del especialista quien elaborará y sustentará los estudios de impacto en el tránsito, de integración vial y propuesta de accesibilidad en representación del propietario de la promoción urbana sujeta a revisión, el cual fungirá como técnico responsable desde el inicio hasta el fin del trámite;
- II. El técnico responsable del estudio o propuesta, deberá establecer contacto inicial con el Jefe del Área de Gestión del Tránsito y Transporte adscrita a la Dirección de Movilidad y Transporte, previa cita, con el objetivo de clarificar si se trata de un Estudio de Impacto en el Tránsito o de Integración Vial (entradas y salidas); y
- III. Presentar para validación y visto bueno la propuesta de alcances de estudio con base en la Guía de Apoyo y Contenidos Básicos publicados en la página Web del Municipio, la ficha descriptiva del proyecto, la definición del área de estudio, puntos y formatos de aforos (vehiculares, peatonales y ciclistas), elaboración de programa de trabajo con base en el cual se realizará las entregas parciales y revisión de los apartados del Estudio y apertura de bitácora.

**Artículo 113.** La propuesta de accesibilidad deberá contener como mínimo:

- I. Definición de áreas de uso público del proyecto: planta conceptual representando circulaciones, áreas comunes y puntos de decisión; y
- II. Planta arquitectónica accesible de las áreas de uso público.

**Artículo 114.** En las solicitudes de cierre de obra, zonas de maniobra de carga y descarga de material de construcción y otras actividades similares, la Dirección



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

será la encargada de aprobar las propuestas para la protección de obra para garantizar y preservar el libre tránsito de peatones y ciclistas, así como cuidar la de seguridad vial de acuerdo con la normatividad aplicable, para lo cual se deberán presentar los siguientes requisitos:

- I. Solicitud por escrito donde se expliquen las labores a realizar, así como la ubicación de la intervención;
- II. Copia simple del acta constitutiva del responsable de ejecutar la obra en caso de ser persona moral;
- III. Plano de protección de obra de acuerdo con la normatividad aplicable (basada en la norma de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte);
- IV. Definición del tránsito peatonal y ciclista;
- V. Programa de obra donde se indiquen los periodos de trabajo; y
- VI. Cuando la solicitud no contenga los datos o no cumplan con los requisitos aplicables, la Dirección de Movilidad y Transporte deberá prevenir a los interesados por una sola vez, notificándose al correo electrónico que hubiera facilitado el interesado para su contacto.

Una vez cubiertos todos los requisitos señalados, la Dirección de Movilidad y Transporte, deberá emitir la respuesta en un plazo que no exceda de 10 días hábiles.

## **Título Quinto** **Del Sistema de Transporte Individual en Red**

### **Capítulo I** **Disposiciones Generales**

**Artículo 115.** La Dirección de Movilidad y Transporte para efectos del presente Reglamento será la dependencia competente para regular, supervisar y sancionar, en coordinación con las dependencias correspondientes, la instalación, operación, uso y funcionamiento del Sistema de Transporte Individual en Red denominado STIR, en todas sus modalidades, bajo lo estipulado en el presente Reglamento y en la Norma Técnica para la Operación de los Sistemas de Transporte Individual en Red en el Área Metropolitana de Guadalajara.

## **Capítulo II**

### **Del Sistema de Transporte Individual en Red**

**Artículo 116.** La Dirección de Movilidad y Transporte en materia del Sistema de Transporte Individual en Red tiene la facultad de:

- I. Autorizar los permisos para la operación, supervisar y evaluar la operación de entidades privadas que presten el servicio, en cualquiera de sus modalidades;
- II. Autorizar los permisos para la operación de entidades públicas que presten el servicio, en cualquiera de sus modalidades;
- III. Definir y autorizar los polígonos y sus características, atendiendo al dictamen de movilidad;
- IV. Determinar las características, número y ubicación de las estaciones, señalamientos y demás infraestructura que las entidades públicas o privadas están obligados a instalar para poder prestar el servicio;
- V. Determinar los espacios públicos donde se podrán estacionar los vehículos del sistema de transporte individual en red;
- VI. Determinar el tamaño de la flota que podrá existir en cada polígono, con base en la demanda y las características de los sistemas que interactúen;
- VII. Verificar las características mínimas que deberán de tener las bicicletas y/o vehículos de transporte individual en red que se pretendan utilizar, de conformidad con la normatividad aplicable;
- VIII. Establecer y supervisar para cada caso, los máximos y mínimos de flota que se permiten en cada polígono, a fin de que los operadores realicen los traslados necesarios de bicicletas y vehículos de transporte individual en red para equilibrar la oferta;
- IX. Elaborar, aprobar y aplicar los manuales operativos y normas técnicas que deberán cumplir los operadores en materia de mantenimiento, operación de los sistemas, sistemas de pago, tecnologías y demás aspectos que garanticen un servicio seguro para los usuarios y la armonía con la movilidad municipal;
- X. Establecer el tipo, formato, número y frecuencia de informes que deben presentarle los operadores sobre la operación de sus sistemas;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- XI. Suspender la prestación del servicio cuando se altere el orden e interés público, no se cumpla con los términos de operación establecidos y demás normas aplicables.
- XII. Realizar modificaciones a los criterios en conjunto con el IMEPLAN.
- XIII. Negar el permiso de operación a las empresas que empiecen a prestar el servicio obviando el mismo;
- XIV. Apercibir e Infracccionar, al operador por incumplir los lineamientos para la correcta operación del sistema de transporte en sus diferentes modalidades; y
- XV. Todas las demás que le confieren las leyes y los Reglamentos competentes.

**Artículo 117.** Las entidades públicas o privadas para poder prestar el servicio de sistema de transporte individual en red en el Municipio, en cualquiera de sus modalidades, deberán cumplir con lo establecido en el presente, normas técnicas y demás legislación aplicable.

**Artículo 118.** La Dirección podrá generar mesas de trabajo con las autoridades y la sociedad en general para la implementación de los programas de bici pública y podrá gestionar el mantenimiento y/ o la reubicación de las estaciones.

**Artículo 119.** Las entidades privadas para poder ofrecer servicios de sistema transporte individual en red deberán dar cumplimiento a lo estipulado en el presente ordenamiento, a su vez lo señalado en el Manual de Operación del Sistema de Transporte Individual en Red, así como el permiso de la Dirección, pagar lo establecido en la Ley de Ingresos Municipal vigente y contar con oficinas de atención al cliente en el Municipio de Guadalajara acreditando con la licencia de giro correspondiente vigente.

**Artículo 120.** Del procedimiento para obtener una autorización para operar dentro del sistema de transporte individual en red:

- I. Las entidades privadas que deseen obtener el permiso para ofrecer y operar sistemas de transporte individual en red en el municipio deberán presentar a la Dirección lo siguiente:
  - A. Solicitud del permiso para operar el servicio en el municipio firmado por el representante legal entregado en la dirección de movilidad

municipal aplicable y 1 copia escaneada enviada por correo electrónico en formato PDF;

**B.** 2 copias de la Propuesta de Operación del Sistema de Transporte Individual en Red entregados en la Dirección y 1 copia enviada por correo electrónico que se requiera en formato PDF, que incluya:

1. Tipo de Sistema: Se defina el tipo de sistema de transporte individual en red con el que solicitarán la prestación de servicio dentro del municipio.
2. Estructura de tarifas: Presenten el esquema de cobros al usuario, tipo de membresía (si aplica), métodos de pago, incentivos y penalizaciones.
3. Operación y área de servicio:
  - a) Esquema de almacenamiento de vehículos del sistema durante el horario no operativo precisando el lugar (si aplica);
  - b) Descripción del método de despliegue, recolección y redistribución de los vehículos del sistema (si aplica) (especificar vehículos operativos para estas actividades junto con su ficha técnica;
  - c) Medidas para mitigar posibles impactos negativos asociados con las prácticas relacionadas con el despliegue, recolección y redistribución de los vehículos del sistema. Se debe incluir el reporte trimestral de kilómetros generados por los vehículos operativos destinados a esta actividad (si aplica);
  - d) Propuesta de estructura de espacios de estacionamiento para los vehículos del sistema en el área de servicio ofertada;
  - e) Propuesta de densidad de vehículos por área de servicio; y
  - f) Propuesta para protocolos de atención para: clima extremo; emergencias y eventos especiales.
4. Plan para la conducción y estacionamiento seguros:
  - a) Estrategia para garantizar el respeto a las condiciones de circulación y estacionamiento de vehículos del sistema, misma que deberá contemplar: campañas



educativas, incentivos, mantenimiento del vehículo, sistemas de notificación, infraestructura, atención a usuarios que no respetan las condiciones de circulación y estacionamiento, monitoreo de cumplimiento. Puede proponerse innovaciones tecnológicas para el monitoreo.

5. Plan de recarga:
  - a) Proceso de notificación de necesidad de recarga de vehículo del sistema, (si aplica);
  - b) Esquema de empleados independientes para la recarga de los vehículos del sistema, (si aplica);
  - c) Estructura de incentivos;
  - d) Información y capacitaciones de carga segura de los vehículos del sistema.
6. Plan de mantenimiento, limpieza y reparación:
  - a) Notificación de necesidad de mantenimiento del vehículo del sistema;
  - b) Vida útil del vehículo y batería (si aplica);
  - c) Esquema de mantenimiento, limpieza y reparación de los vehículos del sistema y de los cajones dedicados;
  - d) Proceso de manejo y disposición de componentes peligrosos, incluidas las baterías; y
  - e) Descripción de infraestructura, estaciones de bicicleta de uso compartido y transporte individual en red, y señalética que ofrecerá.
7. Estructura organizacional:
  - a) Organigrama de la empresa;
  - b) Plantilla del personal por área y actividades; y
  - c) Persona de enlace con el municipio que cuente con la posibilidad de toma de decisiones 24/7.
8. Plan de socialización:
  - a) Acciones de socialización del área de servicio y de los cajones dedicados.
9. Relación operador-usuario:
  - a) Política de confidencialidad de los datos del usuario; y

- b)** Contrato tipo mediante el cual la entidad privada prestará el servicio de bicicleta de uso compartido y transporte individual en red a los particulares, mismo que deberá estar validado por la autoridad competente y contenga cuando menos derechos, responsabilidades y sanciones a las que se sujetan los usuarios y prestadores del servicio.

**10. Publicidad:**

- a)** Esquema de publicidad a terceros en los vehículos.

**11. Fichas técnicas:**

- a)** Ficha técnica del vehículo incluyendo los elementos siguientes, de manera enunciativa, pero no limitativa: velocidad máxima, masa, capacidad máxima de personas, ancho máximo, radio giro máximo, peligrosidad superficie frontal, altura máxima, longitud máxima, timbre, frenada, distribución urbana de mercancías, transportes viajeros mediante pago de un precio; y

- b)** Ficha técnica de la aplicación.

- II.** Currículo de la empresa;
- III.** Copia del acta constitutiva de la empresa legalmente constituida para operar en los Estados Unidos Mexicanos y el poder que acredite al representante legal de la misma;
- IV.** Copia de identificación oficial del representante legal y del contacto de la empresa;
- V.** Contrato de adhesión con registro en Procuraduría Federal del Consumidor y comprobante del mismo;
- VI.** Aviso de privacidad;
- VII.** Currículum del equipo de trabajo que compondrá al grupo operador;
- VIII.** Declaración de impuestos de la empresa del año en curso y los dos años anteriores;
- IX.** Descripción en su caso, de la aplicación móvil o plataforma tecnológica mediante el cual interacciona la empresa con el usuario. Además de la descripción, deberá realizar una demostración de su funcionamiento a la Dirección;



- X. Sistema de identificación y localización que permita la ubicación en tiempo real de cada una de las bicicletas y/o vehículos de transporte individual; y
- XI. Tipo y coberturas de los seguros de responsabilidad civil, de gastos médicos y asesoría legal para usuarios en caso de accidente.

### **Artículo 121**

- I. Una vez recibida la solicitud, el proyecto y el recibo de pago, la Dirección tendrá un plazo de 30 treinta días naturales para emitir una resolución, la cual podrá ser:
  - A. Procedente, en los términos en que se presentó el proyecto y la solicitud; o
  - B. Procedente condicionado, sujeta a que la empresa o entidad pública realice modificaciones al proyecto presentado, en los plazos que defina la Dirección; o
  - C. No procedente, la cual deberá estar debidamente justificada.
- II. Una vez que sea emitida la resolución procedente, o que se hayan realizado las modificaciones al proyecto en el caso de la resolución procedente condicionada, la empresa o entidad pública, deberá gestionar y presentar a la Dirección:
  - A. Copia del recibo de pago realizado ante la Tesorería Municipal, respecto de los derechos establecidos en la Ley de Ingresos Municipal vigente;
  - B. Copia de la licencia de giro que acredite la existencia de oficinas de atención al cliente; y
  - C. Copias de las pólizas de seguro de responsabilidad civil, gastos médicos y asesoría legal para usuarios en caso de accidentes, acreditando que se formalizó su contratación con el pago correspondiente y que se encuentra vigente durante el período de duración del permiso para prestar el servicio.

Se exhibirán ante la Dirección los originales o copias certificadas de los documentos señalados en los incisos a), b) y c) precedentes, para cotejo, y una vez verificados se reintegrará al solicitante, dejando copia simple de los mismos en los expedientes.
- III. Si las entidades privadas cumplen con lo anteriormente planteado, la Dirección emitirá un permiso para la operación del sistema de bicicleta y/o transporte individual en red, misma que por lo menos deberá contener:

- A. Temporalidad del permiso para operar en los términos del proyecto autorizado, que podrá ser de hasta por 3 tres años, y renovable con base en las evaluaciones del servicio que realice la Dirección;
- B. Las infracciones a que puede hacerse acreedor;
- C. Los motivos por los cuales la Dirección puede modificar las condiciones de prestación del servicio, en virtud del interés público y la competencia económica, de conformidad con la normatividad aplicable de la materia; y
- D. Las causales de cancelación del permiso.

**Artículo 122.** Las entidades privadas que operan sus servicios de transporte individual en red en el municipio deberán pagar los derechos por estacionar sus vehículos en el espacio público de propiedad municipal. El pago deberá ser por adelantado, y en caso de no realizarlo, la Dirección podrá retirar los vehículos. La entidad pública o privada responsable de los mismos cubrirá invariablemente los costos de manejo y almacenamiento en que incurra la Dirección.

El Municipio de Guadalajara en ningún caso será responsable de las pérdidas o afectaciones que sufran las entidades públicas o privadas, respecto de los vehículos de transporte individual en red que utilicen para prestar sus servicios.

**Artículo 123.** Del procedimiento para obtener una autorización del permiso para operar el servicio de bicicleta de uso compartido y transporte individual en red:

- I. Las entidades privadas que deseen obtener el permiso para ofrecer y operar sistemas de bicicleta de uso compartido y transporte individual en red en el municipio deberán presentar a la Dirección lo siguiente:
  - A. Solicitud del permiso para operar el servicio en el municipio;
  - B. Recibo del pago de los derechos correspondientes al Dictamen de Movilidad no Motorizada; y
  - C. Proyecto que incluya por lo menos:
    - 1. Descripción de cómo el proyecto de inclusión de su sistema de bicicleta y/o transporte individual en red, contribuye a la integralidad sistema de transporte del Área Metropolitana de Guadalajara y del particular del Municipio de Guadalajara;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

2. Informe respecto de las características físicas y técnicas de las bicicletas o vehículos de transporte individual en red que utilizará para prestar sus servicios, así como un ejemplar físico de los mismos para cotejar lo manifestado;
  3. Propuesta de polígonos en los que desea prestar los servicios de bicicleta y/o transporte individual en red, así como el tamaño de la flota a operar en la misma;
  4. Descripción de infraestructura, estaciones de bicicleta y/o transporte individual en red, y señalética que ofrecerá la empresa o entidad pública;
  5. Descripción en su caso, de la aplicación móvil o plataforma tecnológica mediante el cual interacciona la empresa con el usuario. Además de la descripción, deberá realizar una demostración de su funcionamiento a la Dirección;
  6. Sistema de identificación y localización que permita la ubicación en tiempo real de cada una de las bicicletas y/o vehículos de transporte individual;
  7. Tipo y coberturas de los seguros de responsabilidad civil, de gastos médicos y asesoría legal para usuarios en caso de accidente;
  8. Contrato tipo mediante el cual la entidad pública o privada prestará el servicio de bicicleta y/o transporte individual en red a los particulares, mismo que deberá estar validado por la autoridad competente y contenga cuando menos derechos, responsabilidades y sanciones a las que se sujetan los usuarios y prestadores del servicio;
  9. En su caso, presentar documentación que demuestre su operación y resultados en otras ciudades.
- II. Una vez recibida la solicitud, el proyecto y el recibo de pago, la Dirección tendrá un plazo de 30 treinta días naturales para emitir una resolución, la cual podrá ser:
- A. Procedente, en los términos en que se presentó el proyecto y la solicitud; o
  - B. Procedente condicionado, sujeta a que la empresa o entidad pública realice modificaciones al proyecto presentado, en los plazos que defina la Dirección; o

- C. No procedente, la cual deberá estar debidamente justificada.
- III. Una vez que sea emitida la resolución procedente, o que se hayan realizado las modificaciones al proyecto en el caso de la resolución procedente condicionada, la empresa o entidad pública, deberá gestionar y presentar a la Dirección:
- A. Copia del recibo de pago realizado ante la Tesorería Municipal, respecto de los derechos establecidos en la Ley de Ingresos Municipal vigente;
  - B. Copia de la licencia de giro que acredite la existencia de oficinas de atención al cliente; y
  - C. Copias de las pólizas de seguro de responsabilidad civil, gastos médicos y asesoría legal para usuarios en caso de accidentes, acreditando que se formalizó su contratación con el pago correspondiente y que se encuentra vigente durante el período de duración del permiso para prestar el servicio.
- Se exhibirán ante la Dirección los originales o copias certificadas de los documentos señalados en los incisos a), b) y c) precedentes, para cotejo, y una vez verificados se reintegrará al solicitante, dejando copia simple de los mismos en los expedientes.
- IV. Si la entidades públicas o privadas cumplen con lo anteriormente planteado, la Dirección emitirá un permiso para la operación del sistema de bicicleta y/o transporte individual en red, misma que por lo menos deberá contener:
- A. Temporalidad del permiso para operar en los términos del proyecto autorizado, que podrá ser de hasta por 3 tres años, y renovable con base en las evaluaciones del servicio que realice la Dirección;
  - B. Las infracciones a que puede hacerse acreedor;
  - C. Los motivos por los cuales la Dirección puede modificar las condiciones de prestación del servicio, en virtud del interés público y la competencia económica, de conformidad con la normatividad aplicable de la materia; y
  - D. Las causales de cancelación del permiso.

**Artículo 124.** La Dirección se encargará de crear, actualizar y publicar el padrón de operadores del Sistema de Transporte Individual en Red.



**Artículo 125.** La Dirección podrá cancelar permisos para operadores del Sistema de Transporte Individual en Red, en los siguientes supuestos:

- I. Se ponga en riesgo la movilidad de los usuarios;
- II. Se altere el orden e interés público;
- III. No se cumpla con los términos de la operación establecidos en el Manual Técnico de Operación del Sistema de Transporte Individual en Red y demás normas aplicables;
- IV. Que el operador le permite iniciar viajes en uno o varios polígonos restringidos;
- V. Falta de pago de los derechos correspondientes al estacionamiento exclusivo;
- VI. Adicionar o sustituir vehículos de transporte individual en red sin la autorización de la Dirección;
- VII. No contar con seguro de responsabilidad civil, gastos médicos y asesoría legal para usuarios en caso de accidente o alterar los mismos;
- VIII. Omitir la entrega oportuna de la información requerida en el Manual Técnico de Operación del Sistema de Transporte Individual en Red, así como la solicitada por la Dirección y no proporcionar acceso al sistema de control y operación;
- IX. No permitir las revisiones, verificaciones y supervisiones por parte de la Dirección o autoridad competente;
- X. No cumplir con la instalación y mantenimiento de la infraestructura aprobada por la Dirección; y
- XI. La suspensión y abandono del servicio sin causa justificada por parte del operador.

**Artículo 126.** El procedimiento estará sujeto a las siguientes reglas:

- I. Conocida una irregularidad establecida en el presente Manual, la Dirección, notificará a la autoridad competente, para iniciar el procedimiento de revocación del permiso esto conforme a lo establecido en la Ley de Hacienda Municipal del Estado de Jalisco, a lo cual emitirá un acuerdo de incoación a procedimiento en el que le solicitará un informe al operador del servicio presunto responsable, dándole a conocer los hechos y la conducta sancionable que se le imputa, haciéndole llegar:

- A. Copia del acuerdo en el que se inicie el procedimiento;
- B. La documentación que integra el expediente;
  - 1. El operador probable responsable contará con un término de cinco días hábiles para que produzca por escrito su informe y ofrezca pruebas;
  - 2. Para el desahogo de pruebas que ofrezca el interesado deberán desahogarse, en un término que no exceda de diez días, a partir de su ofrecimiento;
  - 3. Dentro de los cinco días siguientes hábiles de transcurrido el término probatorio, la autoridad competente resolverá en definitiva sobre la revocación; y
  - 4. Dicha resolución, invariablemente, deberá ser notificada al interesado y, cuando en ésta se determine la revocación, se le concederá un término de setenta y dos horas para que suspenda sus actividades.

## **Título Sexto** **De la Educación, Cultura y Seguridad Vial**

### **Capítulo I** **De las Acciones en Materia de Educación, Cultura y Seguridad Vial**

**Artículo 127.** La Dirección de Movilidad y Transporte propondrá acciones institucionales en materia de educación, cultura y seguridad vial a través de las siguientes directrices:

- I. Realización de estudios y análisis en materia de cultura y seguridad vial, que detecten la interacción entre los sujetos de la movilidad, las vías y los vehículos;
- II. Promover la realización de inspecciones de seguridad vial en puntos de alta concentración de hechos viales;
- III. Divulgar campañas educativas para la buena convivencia vial entre los distintos sujetos de la movilidad donde se priorice el uso del transporte público y los sistemas de desplazamiento no motorizados;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- IV. Dar a conocer entre los sujetos de la movilidad, sus derechos y obligaciones, así como la importancia y significado de las señales viales en las vías públicas;
- V. Socializar los marcos jurídicos y políticas públicas, que beneficien la protección y la infraestructura de los sujetos de la movilidad;
- VI. Promover prácticas en la vía pública orientadas a la prevención de siniestralidad;
- VII. Actuar en el ámbito de la formación de la cultura vial a todos los niveles educativos, así como proporcionar capacitación especializada a los ciudadanos, organizaciones e instituciones; y
- VIII. Impulsar la coordinación y la colaboración entre los actores interesados en la seguridad vial, a nivel local, nacional e internacional.

**Artículo 128.** Para el fomento de la educación en la cultura vial se deben considerar los siguientes elementos:

- I. Considerar el espacio público como un bien común que debe ser bien utilizado, cuidado, preservado y respetado;
- II. Fomentar una atmósfera de respeto, solidaridad y convivencia pacífica a través de tres líneas educativas: Educación vial, Educación para la paz y la convivencia y Educación para la movilidad sustentable; y
- III. Promover el conocimiento de la infraestructura y su correcto uso, aunado a programas educativos que promuevan una correcta cultura vial.

**Artículo 129.** La Dirección contará con un curso en materia de educación y seguridad vial, teniendo como ejes rectores:

- I. Difusión de la pirámide de la movilidad, priorizando el respeto y protección de los peatones, menores de edad, personas de la tercera edad y personas con discapacidad;
- II. Difusión de los derechos y obligaciones de todos los actores de la movilidad;
- III. El respeto y fomento de la movilidad no motorizada;
- IV. El fomento del Transporte Público en sus diferentes modalidades; y
- V. Difusión de los factores de riesgo en el manejo de vehículos motorizados.

## **Capítulo II**

### **De la Capacitación en Materia de Educación y Seguridad Vial**

**Artículo 130.** La Dirección debe promover, ejecutar, divulgar y difundir las acciones necesarias en materia de educación y seguridad vial, bajo tres líneas educativas, que guiarán los contenidos de los programas y acciones propuestas: Educación vial, Educación para la paz y la convivencia y Educación para la movilidad activa. Dichas líneas de educación y sus contenidos servirán de base para la creación de cursos, talleres, programas y campañas.

**Artículo 131.** Sobre cursos en materia de educación y seguridad vial:

- I. La impartición del taller será a través de facilitadores de la Dirección de Movilidad y Transporte y/o integrantes de organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la movilidad o en materia de educación.
- II. Los ciudadanos infractores deberán registrarse bajo las modalidades que determine la Dirección de Movilidad y Transporte, quedando sujetos al pago del taller señalado en Ley de Ingresos Municipal vigente;
- III. Los ciudadanos no infractores podrán asistir al curso sin costo bajo los supuestos previstos en la Ley de Ingresos Municipal vigente;
- IV. Al inicio del taller bajo la modalidad presencial, se les solicitará a los operadores su oficio de registro, el cual se les entregará firmado y sellado al término del mismo, considerando lo siguiente:
  - A. Deberán acreditar la evaluación acorde a lo determinado por la Dirección de Movilidad y Transporte;
  - B. El facilitador puede abstenerse de devolver el oficio firmado en los siguientes supuestos:
    1. El participante se ausentó por más de 10 minutos del taller, salvo la autorización del facilitador;
    2. El participante no siguió las instrucciones, o bien no participó de manera activa en el curso;
    3. El participante no se integra a las actividades del taller por razones injustificadas; y
    4. El participante mostró actitudes irrespetuosas hacia los demás participantes o bien hacia él.



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- V.** Al inicio del taller, bajo la modalidad en línea, se les solicitará a los participantes identificarse, y acreditarán el curso considerando lo siguiente:
- A.** Deberán acreditar la evaluación acorde a lo determinado por la Dirección de Movilidad y Transporte;
  - B.** El facilitador puede abstenerse de acreditar el curso a un participante en los siguientes supuestos:
    - 1. La persona participante se ausentó por más de 10 minutos del taller o desconectó la videocámara en el transcurso del curso, salvo la autorización del facilitador;
    - 2. La persona participante no siguió las instrucciones, o bien no participó de manera activa en el curso;
    - 3. La persona participante no se integra a las actividades del taller por razones injustificadas; y
    - 4. La persona participante mostró actitudes irrespetuosas hacia los demás participantes o bien hacia los o las responsables del taller.
- VI.** Se deberá evaluar a los participantes al finalizar el taller considerando los siguientes aspectos:
- A.** Teórico. Confirmación de entendimiento y retención de conocimientos teóricos generales; y
  - B.** Valoración. Percepción del participante sobre el taller y sugerencias para la mejora de este.
- VII.** Al término del año se evaluará el desempeño del taller en su conjunto, y se presentarán los resultados de dicha evaluación en un informe ante el Consejo Ciudadano de Movilidad No Motorizada;
- VIII.** La periodicidad del taller quedará a consideración de la Dirección de Movilidad y Transporte; y
- IX.** Los ciudadanos infractores sólo podrán tener derecho a tomar un curso durante el ejercicio fiscal vigente para obtener descuento sobre las infracciones del vehículo.

**Artículo 132.** Sobre talleres y programas en materia de educación para la movilidad activa.

- I.** La impartición del taller para la movilidad activa estará dirigido a cualquier persona y/o institución interesada en adquirir conocimientos en temas de

movilidad ciclista y/o no motorizada, apegado al calendario y la metodología propuesta por la Dirección, mismo que deberá contar con las siguientes características:

- A.** Curso teórico – práctico con una duración que la Dirección de Movilidad y Transporte indique, o bien, en común acuerdo con la entidad donde se lleve a cabo;
- B.** En caso de que el curso sea dirigido a centros escolares, el programa deberá contar con una estructura adecuada a las necesidades del centro, en conjunto con lo indicado por la Dirección; y
- C.** La Dirección realizará el calendario de talleres según la demanda y la metodología empleada. Por lo que podrá negarse para la implementación del taller, en función de sus fechas y horarios disponibles.

**Artículo 133.** Sobre las campañas de comunicación y promoción; la Dirección podrá promover conocimientos a la ciudadanía en relación a la información contenida en este reglamento, por medio de campañas en materia:

- I.** Información sobre los derechos y obligaciones de las personas en los servicios de movilidad, así como el correcto aprovechamiento de la infraestructura y equipamiento vial;
- II.** Fomentar la sana convivencia entre todos los actores de la movilidad, apegándose a lo establecido en el presente reglamento y las leyes de movilidad vigentes;
- III.** Promover una movilidad activa entre los ciudadanos, comunicando las ventajas de los medios de transporte con menor impacto;
- IV.** Evitar que las personas conduzcan vehículos motorizados bajo cualquier sustancia que pudiera comprometer sus capacidades de conductor y poner en riesgo la integridad de las personas o de él o ella misma; y
- V.** Reforzar toda campaña de sensibilización o educación de entidades metropolitanas o estatales que abonen a la prevención de accidentes y a la sana convivencia en la ciudad.



### **Capítulo III**

#### **De la Seguridad Vial en Entornos escolares**

**Artículo 134.** La Dirección podrá diseñar, gestionar e implementar el sistema de movilidad preferencial para niños y jóvenes en los trayectos hacia y desde las escuelas, a fin de reducir la carga de vehículos en horas de mayor afluencia. El proyecto y/o programa deberá ser resultado de una previa auditoría vial y la aplicación de censos y encuestas que permitan el correcto diagnóstico de los entornos escolares. Las características que deberán estar presentes serán:

- I. Garantizar con señalamiento horizontal, vertical y/o dispositivos de gestión de tránsito, una velocidad no mayor a 25 km/h en las vialidades localizadas en el entorno escolar;
- II. Promover la implementación de alternativas al transporte privado, como: pedibus, bicibus, y transporte escolar;
- III. Contemplar que en las vialidades aledañas al entorno escolar se tenga acceso a:
  - A. Bicipuertos;
  - B. Estacionamientos para personas con discapacidad;
  - C. Estacionamiento exclusivo de carga y descarga; y
  - D. Estacionamiento exclusivo de ascenso y descenso.
- IV. Gestionar una patrulla de madres y padres de familia, la cual tendrá entre sus responsabilidades:
  - A. Incidir en los hábitos de entrada y salida del alumnado en los centros escolares, estableciendo un orden y control de circulación tanto para peatones como para vehículos, con el objetivo de proveer de condiciones de seguridad para las y los alumnos, madres y padres de familia, personal docente y administrativo de los planteles públicos y privados, así como para las y los vecinos, generando un mayor impacto para el entorno inmediato de la zona; y
  - B. Promover y vigilar las normas de la ley y el presente Reglamento.
- V. Integrar los criterios del proyecto a parques, zonas infantiles, hospitales, centros médicos y zonas de alta actividad comercial y peatonal que se encuentren en los entornos vecinos de las escuelas.

## **Título Séptimo** **De la Gestión de los Estacionamientos**

### **Capítulo I** **Disposiciones Generales**

**Artículo 135.** El estacionamiento en el Municipio de Guadalajara se integra por:

- I. Estacionamiento en vía:  
Espacios destinados al estacionamiento de vehículos en la vía pública, que responden a los lineamientos del presente ordenamiento dividiéndose en:
  - A. Estacionamiento en vía pública regulado por estacionómetros o plataforma de cobro; y
  - B. Estacionamientos exclusivos.
- II. Estacionamiento fuera de vía:
  - A. Estacionamiento Privado: Aquellas áreas destinadas a la guarda de vehículos, en todo tipo de unidades habitacionales, así como las dedicadas a cubrir necesidades propias de instituciones educativas, comerciales, empresas o particulares, siempre y cuando el servicio otorgado sea gratuito y controlado; y
  - B. Estacionamiento Público: Aquellos edificios o terrenos, de propiedad pública o privada, destinados en forma principal, parcial o total, a la prestación al público en general del servicio de recepción, guarda, protección y devolución de vehículos, a cambio del pago de la tarifa.

### **Capítulo II** **Del Estacionamiento Público**

**Artículo 136.** Corresponde al Ayuntamiento, a través de la Dirección de Padrón y Licencias, previa factibilidad otorgada por la Dirección de Movilidad y Transporte mediante su Área de Gestión del Estacionamiento, autorizar las actividades relacionadas con la prestación del servicio público de estacionamiento, tomando en cuenta en caso de estacionamientos nuevos, el dictamen de uso de suelo que al respecto emita la Dirección de Ordenamiento del Territorio.



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

**Artículo 137.** Los estacionamientos públicos se clasifican de la siguiente manera:

- I. Atendiendo al órgano que lo presta:
  - A. Estacionamiento público municipal: Todo aquel estacionamiento que sea propiedad o sea administrado por el Municipio de Guadalajara; y
  - B. Estacionamiento público: Todo aquel estacionamiento que no sea propiedad del Municipio de Guadalajara y que se encuentre dentro de éste.
- II. Atendiendo a su categoría, en:
  - A. Primera: Todo aquel predio que fue diseñado para tal efecto con 2 o más niveles y que cuente con las siguientes características:
    1. Estructura, techo y pisos de concreto y con topes de contención para vehículos en la totalidad de sus cajones; y
    2. Sistema mecánico o automatizado de ingresos y salidas, contando con sistema de elevadores o similares en caso de contar con más de un piso y resguardo de los vehículos.
  - B. Segunda: Todo aquel predio adecuado para este fin, totalmente techado y circulado, con piso de concreto o de asfalto y con topes de contención para vehículos en la totalidad de sus cajones.
  - C. Tercera: Todo aquel predio con techumbre solo en el área de cajones con piso de concreto, asfalto o pavimento, empedrado tradicional o zampeado circulado al menos con malla metálica de 2.10 metros de altura a su alrededor y con topes de contención para vehículos en la totalidad de sus cajones.
  - D. Cuarta: Todo aquel predio que pueda utilizarse como estacionamiento, que no cuenta con techo, que tiene piso de asfalto, concreto, grava o empedrado, encontrándose circulado al menos por malla metálica de 2.10 metros de altura a su alrededor y con topes de contención para vehículos en la totalidad de sus cajones.
  - E. Cualquier estacionamiento sin importar la totalidad de su equipamiento si no cuenta con sanitarios se considerará de cuarta categoría.
- III. Atendiendo al fin para el que fue construido:
  - A. Estacionamiento Público ex profeso: Todo aquel estacionamiento público, sin importar su tipo de instalaciones, que fue construido especialmente para servir a ese fin.





**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- A. Superficial: Todo aquel estacionamiento que se encuentre construido y ubicado sobre el nivel de suelo.
- B. Subterráneo: Todo aquel estacionamiento que se encuentre construido y ubicado, aun parcialmente, bajo el nivel de suelo.
- C. Mixto: Todo aquel estacionamiento en el cual se presentan las dos subclasificaciones inmediatas anteriores.

**VIII.** En el caso de estacionamientos comerciales, atendiendo a sus instalaciones, en:

- A. Techado: Todo aquel estacionamiento comercial, con el 71% o más de la totalidad de sus cajones, totalmente techados.
- B. Mixto: Todo aquel estacionamiento comercial, con el 70% o menos de la totalidad de sus cajones totalmente techados, pero con 31% o más de sus cajones totalmente techados.
- C. Abierto: Todo aquel estacionamiento comercial, con 30% o menos de la totalidad de sus cajones totalmente techados.
- D. Se define como acomodadores de vehículos a aquel prestado por personal de un establecimiento o giro comercial o de prestación de servicios, así como aquel prestado por un operador distinto, y que consiste en la recepción de los vehículos de los clientes en dicho establecimiento o giro, así como la conducción de éstos al estacionamiento público o privado autorizado para tal efecto y su respectivo resguardo.

**Artículo 138.** El Servicio Público de Estacionamiento que se preste a los particulares fuera de las calles, avenidas y demás vialidades, se realizará en edificios o locales construidos o acondicionados especialmente para ello, en cuya construcción, instalación y conservación, se acatarán las disposiciones del presente ordenamiento, lo establecido por el Reglamento para la Gestión Integral del Municipio de Guadalajara, el Programa Municipal de Desarrollo Urbano Guadalajara vigente, los Planes Parciales de Desarrollo Urbano correspondientes a la ubicación del predio, el Código Urbano para el Estado de Jalisco y demás disposiciones legales aplicables.

**Artículo 139.** La prestación del servicio público de estacionamiento en locales habilitados para tal efecto en el municipio podrá realizarse por cualquier persona

física o jurídica, previa autorización por medio de Licencia y Concesión, que le otorgue la autoridad municipal.

La licencia para la prestación del servicio de estacionamientos públicos en el municipio se sujetará a lo previsto en el presente Reglamento, así como lo que determinen las demás disposiciones legales aplicables.

La concesión para la prestación del servicio de estacionamiento, en los estacionamientos públicos municipales, se sujetará a lo previsto en el presente Reglamento; así como en lo que determina la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco en el Capítulo III de la Concesión de Bienes y Servicios Públicos Municipales y demás disposiciones legales aplicables en la materia.

**Artículo 140.** La solicitud para obtener la autorización por medio de licencia o concesión para la prestación del servicio de estacionamiento ya sea público o privado, se presentará por escrito en los formatos existentes para tal efecto ante la Dirección de Movilidad y Transporte mediante el Área de Gestión del Estacionamiento, pudiendo ser para inicio o renovación:

- I. La referida solicitud de inicio deberá acompañarse en original y copia de:
  - A. Identificación con fotografía del titular o solicitante con carta poder notariada;
  - B. Presentar dictamen de uso de suelo expedido por la Dirección de Ordenamiento del Territorio;
  - C. El Proyecto Ejecutivo del estacionamiento, que contendrá los planos arquitectónicos del estacionamiento autorizados por obras públicas y la ubicación de las entradas, las salidas y en los casos aplicables, las respectivas casetas de cobro, salvo en caso de tratarse de estacionamiento operado mediante concesión;
  - D. Póliza de seguro y factura de pago de la misma, atendiendo las disposiciones del presente Reglamento;
  - E. Propuesta de tarifas, atendiendo las disposiciones del presente Reglamento;
  - F. Gafete o identificación del personal que laborará en dicho espacio, atendiendo las disposiciones del presente Reglamento;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- G. Boleto de estacionamiento y la factura del pago de boletaje, atendiendo las disposiciones del presente Reglamento;
  - H. La documentación que acredite la propiedad o posesión del predio o espacio que se destinará como estacionamiento;
  - I. Alta de hacienda por parte del operador;
  - J. En caso de arrendamiento o comodato se deberá presentar el contrato de arrendamiento, especificando el plazo de este;
  - K. En caso de que aplique el acta constitutiva correspondiente y la debida acreditación del representante legal o, en su defecto, las copias certificadas correspondientes y carta poder notariada.
- II. La referida solicitud de renovación deberá acompañarse en original y copia de:
- A. Recibo de pago de derechos;
  - B. Licencia municipal;
  - C. Identificación con fotografía del titular o solicitante con carta poder notariada;
  - D. Actualizar los documentos mencionados en la fracción anterior que no se encuentren vigentes; y
  - E. En caso de que aplique la debida acreditación del representante legal o, en su defecto, las copias certificadas correspondientes y carta poder notariada.

**Artículo 141.** Una vez verificado por la Dirección de Movilidad y Transporte mediante su Área de Gestión de Estacionamientos que la solicitud reúne los requisitos antes señalados, deberá emitir opinión fundada y motivada dentro de los quince días hábiles siguientes respecto de su procedencia o no procedencia, así como notificar de dicha circunstancia al solicitante, en el domicilio que para tal efecto sea señalado en la solicitud correspondiente.

**Artículo 142.** No se otorgará la autorización para operar estacionamientos en predios o inmuebles con valor patrimonial que no cuenten con la autorización correspondiente por parte de las autoridades competentes.

**Artículo 143.** En caso de ser positiva la opinión emitida por la Dirección de Movilidad y Transporte mediante su Área de Gestión del Estacionamiento turnará a la Dirección de Padrón y Licencias, misma que si lo encuentra procedente,

otorgará la licencia solicitada y deberá presentar la misma la Dirección para integrar a su expediente.

En caso de que se solicite la concesión para operar un Estacionamiento Público Municipal, remitirá el expediente al Ayuntamiento, para que se inicie el respectivo procedimiento previsto por el Capítulo III, del Título VI de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco.

**Artículo 144.** Las tarifas que el concesionario o titular del permiso o licencia deban de cubrir por la autorización y operación del servicio de estacionamientos en cualquier modalidad, serán fijadas en la Ley de Ingresos Municipal vigente, aquellos que sean de nueva creación deberán de cumplir previamente con la obtención del visto bueno por parte de la Dirección.

**Artículo 145.** Cuando el Ayuntamiento otorgue concesión para construir u operar un estacionamiento de servicio público en terreno de dominio municipal se hará cumpliendo los requisitos establecidos en la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco, y al concluir el plazo de la misma o declarar su rescisión, el propio Ayuntamiento ejercerá el derecho de reversión, en cuya virtud los bienes, documentos y derechos afectos a la concesión, pasarán libres de todo gravamen al patrimonio municipal.

El Ayuntamiento podrá iniciar el procedimiento para otorgar la concesión municipal, a iniciativa de cualquiera de los integrantes del Órgano de Gobierno.

**Artículo 146.** Las actividades conexas al servicio público de estacionamiento se podrán proporcionar mediante autorización otorgada por el Ayuntamiento, por conducto de la Dirección de Padrón y Licencias, en los términos del presente Reglamento y demás ordenamientos aplicables, siempre y cuando el permisionario se responsabilice de los mismos, mantenga a la vista del público la lista de precios correspondiente y dicho giro anexo no implique la supresión de alguno de los cajones existentes en el estacionamiento público.

La prestación del servicio de estacionamiento no podrá condicionarse a la de los servicios complementarios.



**Artículo 147.** La Dirección de Movilidad y Transporte mediante su Área de Gestión del Estacionamiento será la responsable de asignar la correspondiente categoría, así como determinar el cupo de los estacionamientos.

**Artículo 148.** Los autorizados, mediante licencia o concesión para la prestación del servicio de estacionamientos públicos, privados o de acomodadores de vehículos, están obligados a:

- I. Mantener el local permanentemente aseado y en condiciones aptas para la prestación del servicio;
- II. En caso de emergencia evidente o decretada por autoridad competente, deberán abrirse todas las salidas del estacionamiento sin la cobranza de tarifa alguna, deslindándose al operador del servicio de cualquier responsabilidad a que fuere sujeto, como consecuencia directa de la apertura de todas las salidas del estacionamiento sin el control correspondiente;
- III. Sujetarse al horario autorizado por el municipio, y tenerlo de manera visible al público;
- IV. Contar con sanitarios suficientes y en condiciones higiénicas, para el servicio de los usuarios, separados para damas y caballeros, con excepción de los estacionamientos privados y los casos de la autoridad competente autorice;
- V. Reservar un cajón de estacionamiento para personas con discapacidad por cada 20 cajones o menos existentes en el estacionamiento público correspondiente, hasta un límite de 60 cajones, excediendo esta cantidad, habrá uno por cada 40 cajones adicionales de estacionamiento y hasta 220 cajones; excediendo esta cantidad, habrá un cajón por cada 60 cajones. Dichos cajones deberán estar lo más cercano posible a las puertas de ingreso al establecimiento, pudiendo hacer uso de ellos sin distinción y orden de prelación las personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas;
- VI. Reservar cinco espacios de estacionamiento para el uso de bicicletas por cada 50 cajones o menos existentes en el estacionamiento público correspondiente, excediendo esta cantidad, habrá dos espacios por cada 50 cajones adicionales de estacionamiento hasta 500 cajones; excediendo esta cantidad, habrá un espacio por cada 100 cajones adicionales de

estacionamiento. Para dar cumplimiento a lo anterior, se puede utilizar cualquier espacio disponible en el estacionamiento, preferentemente en la entrada y salida o en su caso, en el primer piso. Así como se debe instalar señalización para advertir a los automovilistas que dentro del estacionamiento circulan ciclistas;

- VII.** Procurar que los cajones de estacionamiento para personas con discapacidad o movilidad reducida sean exclusivamente utilizados por personas que cuenten una acreditación para su uso, en caso de que un usuario sin acreditación lo utilice dar aviso a la Dirección de Movilidad y Transporte;
- VIII.** Expedir un comprobante de ingreso por cada vehículo donde se pueda corroborar la hora de ingreso, con excepción de los estacionamientos privados sin cobro;
- IX.** En caso de estacionamiento público o privado con cobro o quienes presten el servicio de acomodadores de vehículos, el autorizado debe contar con póliza de seguro vigente contra robo total, daño y responsabilidad civil, además de que serán responsables directos de cualquier robo parcial que pudiera sufrir cualquier vehículo en su guarda. Dicho prestador debe formular declaración expresa de hacerse responsable directamente de los daños y robos parciales que sufran los automóviles bajo su guarda, siempre y cuando el usuario haya dejado constancia, mediante inventario de la situación que guarda el vehículo al momento de su ingreso al estacionamiento. Para acreditar lo anterior, se deberá presentar ante la Dirección de Movilidad y Transporte original y copia de la póliza de seguro, y el recibo actualizado que justifique el pago de dicha póliza a la compañía aseguradora, además de los boletos que contengan la manifestación de responsabilidad para el caso de robo parcial;
- X.** En el caso de los estacionamientos públicos y privados con cobro o quienes presten el servicio de acomodadores de vehículos, el autorizado deberá responsabilizarse por los objetos que se dejen dentro del vehículo, siempre y cuando el usuario haya hecho del conocimiento de tal circunstancia al encargado del estacionamiento, mediante inventario al ingresar a este, debiendo ser colocada esta leyenda a la entrada de dichos estacionamientos y en lugar visible para los usuarios;
- XI.** Tomar las precauciones y medidas necesarias para evitar que se cause daño a los vehículos mientras se encuentren en el estacionamiento, para lo



cual se deberá contar con herramientas y aditamentos de protección, tales como extinguidores o hidrantes, botes areneros, palas, señalamiento de cajones, de entrada y salida, así como de velocidad máxima permitida. De igual manera, en el caso de permitir el uso de carritos de supermercado o cualquier medio de transporte de mercancías dentro del estacionamiento, deberán contar con las medidas de control necesarias para recolectar los mismos, garantizando que estos medios de transporte de mercancías en ningún momento sean abandonados en el estacionamiento sin ninguna forma de control, haciéndose responsables de cualquier daño que éstos ocasionen a los vehículos estacionados o a los clientes que se encuentren en el interior del estacionamiento;

- XII.** Prestar el servicio a toda persona que lo solicite, dentro del horario autorizado para ello, aplicando las restricciones de ley a aquellas que pretendan utilizarlo para un fin peligroso o ilícito;
- XIII.** Portar el autorizado o quien lo represente, así como sus empleados, una identificación visible al público, que contenga: Nombre completo, fotografía, cargo y razón social del estacionamiento para el que trabaja. Mismas que deberán ser entregadas en copia simple para su archivo ante la Dirección mediante su Área de Gestión del Estacionamiento;
- XIV.** Instalar a su costo y con motivo de informar a la ciudadanía de la existencia del estacionamiento público, con horario autorizado y la distancia en metros a la que se encuentra, indicando con una flecha la dirección de circulación para llegar mediante la instalación de señalamientos en la vía pública, previamente aceptados por la autoridad correspondiente;
- XV.** Sujetarse al cupo que haya autorizado la Dirección de Movilidad y Transporte mediante el Área de Gestión del Estacionamiento, el cual deberá hacerse del conocimiento a los usuarios, mediante la colocación de una leyenda al ingreso del estacionamiento y en un lugar visible; el usuario que no haya encontrado cajón disponible podrá retirarse del lugar dentro de los 10 diez minutos sin cobro alguno;
- XVI.** Contar con un registro del personal que labore en el referido lugar;
- XVII.** Informar al usuario mediante la colocación de un cartel autorizado por la Dirección de Movilidad y Transporte mediante el Área de Gestión del Estacionamiento en el ingreso del estacionamiento y, en un lugar visible, las tarifas que se cobrarán por la prestación del servicio;

- XVIII. Expedir comprobante de pago o factura en su caso, cuando el usuario expresamente lo solicite;
- XIX. Tener en las instalaciones del estacionamiento público o privado con cobro y a la vista, la póliza del seguro, el pago del permiso de estacionamiento y la licencia municipal correspondiente;
- XX. Colocar en un lugar visible los números telefónicos o correo electrónico para quejas de los usuarios; y
- XXI. Las demás que contemplen las disposiciones legales aplicables.

**Artículo 149.** Los titulares de los giros comerciales y de prestación de servicios que cuenten con cajones de estacionamiento derivados del cumplimiento de una obligación legal, y que otorguen un servicio gratuito y controlado por cualquier medio, por encontrarse anexos a dichas instalaciones, estarán obligados a:

- I. Mantener el local permanentemente aseado y en condiciones aptas para la prestación del servicio;
- II. Reservar un cajón de estacionamiento para personas con discapacidad por cada 20 cajones o menos existentes en el estacionamiento público correspondiente, hasta un límite de 60 cajones; excediendo esta cantidad, habrá uno por cada 40 cajones adicionales de estacionamiento y hasta 220 cajones; excediendo esta cantidad, habrá un cajón para personas con discapacidad por cada 60 cajones. Dichos cajones deberán estar lo más cercano posible a las puertas de ingreso al establecimiento;
- III. Vigilar y controlar que los cajones de estacionamientos especiales para personas con discapacidad sean exclusivamente utilizados para ello, en caso de que un usuario sin necesidad ni derecho a usarlo lo utilice, deberán dar aviso a la Dirección de Movilidad y Transporte;
- IV. Tomar las precauciones y medidas necesarias para evitar que se cause daño a los vehículos mientras se encuentren en el estacionamiento, para lo cual se deberá contar con herramientas y aditamentos de protección tales como extinguidores o hidrantes, botes areneros, palas, señalamiento de cajones, de entrada y salida, así como de velocidad máxima permitida. De igual manera, en el caso de permitir el uso de carritos de supermercado o cualquier medio de transporte de mercancías dentro del estacionamiento, deberán contar con las medidas de control necesarias para recolectar los mismos, garantizando que estos medios de transporte de mercancías en



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

ningún momento sean abandonados en el estacionamiento sin ninguna forma de control, haciéndose responsables de cualquier daño que éstos ocasionen a los vehículos estacionados o a los clientes que se encuentren en el interior del estacionamiento;

- V. Prestar el servicio a toda persona que lo solicite, dentro del horario autorizado para ello, aplicando las restricciones de ley a aquellas que pretendan utilizarlo para un fin peligroso o ilícito;
- VI. Portar el autorizado o quien lo represente, así como sus empleados, una identificación visible al público, que contenga: nombre completo, fotografía, cargo y razón social del Comercio para el que trabaja que entregará la Dirección para su conocimiento;
- VII. Contar con un registro del personal que labore en el referido lugar; y
- VIII. Las demás que contemplen las disposiciones legales aplicables.

**Artículo 150.** Los días y horarios dentro de los cuales se prestará el servicio público de estacionamiento, serán autorizados por la Dirección de Movilidad y Transporte mediante el Área de Gestión del Estacionamiento.

Cuando las necesidades del servicio así lo requieran, la Dirección de Movilidad y Transporte mediante el Área de Gestión del Estacionamiento determinará a través de oficio los días y horarios extraordinarios en que podrá operar el estacionamiento público correspondiente.

**Artículo 151.** Cuando el cobro del servicio sea por horas, se cobrará completa la primera hora, independientemente del tiempo de estancia del vehículo en el interior del establecimiento; y las horas subsecuentes se cobrarán siempre por fracciones de 30 minutos.

Cuando los ejes de un vehículo que utilice un estacionamiento público excedan la cantidad de dos, el prestador del servicio podrá cobrar por cada eje excedente al par, un 50% adicional al de la tarifa autorizada para dicho estacionamiento, por cada hora.

Las motocicletas, motonetas y vehículos similares, recibirán siempre un 50% de descuento sobre el monto total que debiera pagar un vehículo automotor normal de dos ejes, de acuerdo con el tipo de estacionamiento público de que se trate.

**Artículo 152.** En el caso de que la persona propietaria o conductora de los vehículos extravíen el boleto, éstos deberán comprobar la propiedad o posesión del vehículo haciendo entrega de una copia fotostática al encargado del estacionamiento de los siguientes documentos:

- I. Identificación oficial vigente;
- II. Tarjeta de circulación a nombre de la persona que vaya a retirar el vehículo o a nombre de alguno de los acompañantes;
- III. En caso de que no tuviere identificación que lo acredite como propietario o legal poseedor del vehículo tendrá que hacer constar el hecho de manera escrita donde asume la responsabilidad del retiro siempre y cuando cuente con la llave, tarjeta o clave del encendido y apertura del vehículo; y
- IV. El trámite o formato por el extravío del boleto generará el costo que defina el Consejo Municipal de Tarifas de Estacionamientos Públicos, pero esto no lo exime del pago de la tarifa de estacionamiento ya utilizada.

**Artículo 153.** Los comprobantes o boletos deberán imprimirse bajo los lineamientos que determine la autoridad, debiendo contener como mínimo:

- I. La descripción del vehículo por su marca, modelo, color y número de placas, excluyendo a los estacionamientos que cuenten con aparatos automáticos expedidores de boletos.
- II. El número de control de la contraseña.
- III. Fecha y hora de entrada y salida;
- IV. El teléfono y la dirección de la oficina municipal encargada de recibir las quejas de los usuarios;
- V. Los derechos y obligaciones mínimas del usuario y del concesionario, así como la notificación de que, en caso de abandono por más de quince días, el permisionario avisará a la Dirección de Movilidad y Transporte y a su vez a la autoridad ministerial competente, para que se proceda de conformidad a lo señalado por la Ley Sustantiva Civil del Estado; y
- VI. En el caso de los operadores que cuenten con el servicio de acomodadores de vehículos, se deberá agregar una leyenda que establezca que la propina es de carácter opcional.



### **Capítulo III**

## **Del Estacionamiento Público en Centros Comerciales, Subterráneos y Eventuales**

**Artículo 154.** Los estacionamientos públicos enclavados en giros o centros comerciales se sujetarán a las siguientes reglas particulares:

- I. Cobrarán de acuerdo con la tarifa autorizada por el Ayuntamiento y publicada en el estacionamiento;
- II. Ajustarán su cuota para cobrar por fracciones de 30 minutos pasada la primera hora.
- III. Las primeras dos horas con boleto sellado que demuestre el consumo dentro del giro o centro comercial, deberán ser cobradas con al menos el 50% de descuento sobre la tarifa normal, sin que esto signifique una limitante para hacer descuentos o exenciones adicionales en horas posteriores; y
- IV. Para que dentro de ellos pueda operarse el servicio de acomodadores de vehículos, éste deberá ser gratuito y opcional para el cliente.

**Artículo 155.** Los estacionamientos subterráneos se sujetarán a las disposiciones de construcción respectivas, pero deberán de cumplir como mínimo, con los siguientes requisitos:

- I. Ventilación general: en las zonas accesibles al público se asegurará un mínimo de seis reservaciones/hora de volumen total del local. Si por alguna causa este mínimo fuera insuficiente para que la concentración de CO quede rebajada a 100 partes por millón, se aumentará la capacidad de la instalación al valor necesario. El equipo de ventiladores deberá poder pararse al detectar un incendio. La desembocadura de la evacuación al exterior de los gases distará como mínimo a 3 metros de la zona de tránsito de los peatones, y los que resulten visibles desde el exterior deberán ser aprobados por la Dirección de Obras Públicas;
- II. Iluminación, se adaptará a los siguientes niveles de intensidad luminosa en servicio:
  - A. Zonas de estacionamiento: 50 lux;

- B. Zonas de circulación de vehículos y peatones: 100 lux; y
  - C. Embocaduras de rampas: 500 a 1000 lux.
- III. Protección contra fuego:
  - A. Todos los elementos estructurales, tanto sustentantes como sostenidos, deberán ser resistentes o protegidos contra la acción de un fuego tipo de ciento ochenta minutos de duración; y
  - B. Se deberán colocar hidrantes, areneros extintores fijos y de carro, el número necesario para cumplir las normas municipales de defensa contra el fuego en estacionamientos.
- IV. Otros dispositivos:
  - A. Detección automática y continua de CO, con accionamiento automático, a la red de ventilación;
  - B. Detección automática de incendios que se ponga en funcionamiento y active la alarma;
  - C. El permisionario podrá proponer otros sistemas distintos a los anteriores, como sustitutivos o complementarios de aquellos;
  - D. Si los locales destinados a albergar el centro de transformación y grupo electrógeno están en comunicación directa con el estacionamiento, su recinto será resistente al fuego e impermeable al calor, y su acceso será protegido con vestíbulo, puerta metálica de cierre automático y cortina de agua; y
  - E. Sistema de alcantarillado y drenaje en cada planta, con capacidad de evacuar por gravedad o por medios mecánicos el caudal de agua máximo previsto para incendios a pleno rendimiento.

**Artículo 156.** La Dirección, podrá autorizar el permiso correspondiente para funcionar como estacionamiento público eventual, siempre y cuando, el solicitante cumpla con los siguientes requisitos:

- I. Presentar la solicitud correspondiente por escrito. Dicha solicitud deberá ser presentada con un mínimo de tres días hábiles previos a la fecha del evento, en donde precisará los días de duración de este, así como la cantidad de cajones que habilitará dentro del estacionamiento público eventual;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- II. De acuerdo con el número de cajones autorizados, presentar fianza o póliza de seguro que cubra por siniestro: robo total, daños y responsabilidad civil los vehículos dejados en custodia;
- III. Presentar la documentación que acredite la posesión del predio o local que se pretenda habilitar para funcionar como estacionamiento público eventual o bien tener el arrendamiento mediante contrato notariado;
- IV. Presentar identificación oficial; y
- V. Cumplir con los requerimientos que al respecto le solicite la Dirección de Movilidad y Transporte de acuerdo con la funcionalidad del predio o local.

**Artículo 157.** Una vez reunidos los requisitos que señala el artículo anterior y de ser aprobada la solicitud correspondiente, se procederá a otorgar el permiso para el funcionamiento como estacionamiento público eventual el cual tendrá validez únicamente durante la vigencia del evento para el cual fue autorizado.

**Artículo 158.** Para el autorizado a prestar el servicio de estacionamiento público eventual serán motivo de sanción adicionales a las de un estacionamiento público, las siguientes:

- I. No cumplir con las disposiciones del presente capítulo;
- II. Exceder el cupo autorizado por la Dirección de Movilidad y Transporte para la prestación del servicio;
- III. Exceder la tarifa autorizada por la Dirección de Movilidad y Transporte según la categoría que le haya sido asignada para dicho evento; y
- IV. No acatar las disposiciones aplicables al presente Reglamento.

**Artículo 159.** Será motivo de cancelación o revocación del permiso de Estacionamiento público eventual, cuando el autorizado reincida en cualquiera de las causas de sanción.

## **Capítulo IV**

### **Del Servicio de Acomodadores de Vehículos**

**Artículo 160.** Corresponde al Ayuntamiento, a través de la Dirección de Padrón y Licencias otorgar la licencia de operación a los prestadores del servicio de acomodadores de vehículos en los términos del presente Reglamento y el

Reglamento para el Funcionamiento de Giros Comerciales, Industriales y de Prestación de Servicios en el municipio de Guadalajara, y la Dirección de Movilidad y transporte a través de su Área de Gestión del Estacionamiento otorgar un permiso por cada sitio en el que presten sus servicios.

En el caso de las empresas cuyo domicilio se encuentre fuera de los límites territoriales del municipio, requieren solicitar la licencia con el domicilio del giro principal donde prestarán el servicio de acomodadores, de conformidad con lo establecido en la normatividad municipal vigente. Si el titular de algún giro comercial, de prestación de servicio o establecimiento llegare a contratar para operar el servicio de acomodadores de vehículos a una persona física o jurídica que no cuente con la licencia para ejercer dicha actividad dentro del municipio o el permiso correspondiente, será acreedor a las sanciones que para tal supuesto dispone la Ley de Ingresos Municipal vigente.

**Artículo 161.** Se podrá prestar el servicio de acomodadores únicamente si cuentan con lugar de resguardo, como mínimo, para un número de vehículos equivalente al doble del que por normatividad está obligado a proporcionar el giro, estando prohibido estacionar los vehículos en vía pública.

**Artículo 162.** Se podrá utilizar, para la prestación del servicio de acomodadores de vehículos, los predios que se encuentren a una distancia del giro no superior a los 350.00 metros.

**Artículo 163.** El servicio de acomodadores de vehículos podrá ser operado por el titular del giro comercial, de prestación de servicios o establecimiento al que acuda el usuario y serán aplicables las disposiciones del presente capítulo. El servicio de acomodadores de vehículos funcionará como anexo al giro principal.

**Artículo 164.** Cuando el servicio de acomodadores de vehículos sea operado por personal del giro o establecimiento al que acuda el usuario, el titular de dicho giro o establecimiento será responsable de los daños ocasionados al vehículo o de la indebida prestación del servicio.

Cuando el servicio de acomodadores de vehículos sea prestado por persona distinta al titular del giro o establecimiento al que acuda el usuario, siempre que



exista contrato legalmente celebrado entre ambos y que el operador del servicio cuente con su licencia y permiso para la operación del servicio, el titular del giro o establecimiento quedará exento de las obligaciones por el servicio frente a los usuarios.

**Artículo 165.** Cuando el operador del servicio de acomodadores de vehículos solicite autorización a la Dirección para prestar dicho servicio en un determinado giro o establecimiento deberá presentar la respectiva solicitud, pudiendo ser para inicio o renovación, en la cual deberán quedar claramente asentados y cubiertos los siguientes requisitos:

- I. La referida solicitud de inicio deberá acompañarse en original y copia de:
  - A. Identificación con fotografía del titular del giro o solicitante con carta poder notariada;
  - B. Licencia municipal de oficina administrativa de valet parking o equivalente según el Reglamento correspondiente;
  - C. Licencia municipal del giro al que dará servicio;
  - D. Señalamiento de todos los cajones que utilizarán, así como de estacionamiento público o terreno de propiedad privada, que deberá tener condiciones de al menos un estacionamiento de cuarta categoría y fotos del lugar del resguardo;
  - E. El proyecto del lugar de resguardo, que contendrá los planos arquitectónicos o croquis del espacio;
  - F. Póliza de seguro y factura de pago de la misma, atendiendo las disposiciones del presente Reglamento;
  - G. Gafete del personal que labora en dicho espacio, atendiendo las disposiciones del presente Reglamento; y
  - H. Relación del personal que labora en el servicio, incluyendo identificación oficial, carta de no antecedentes penales, licencia de conducir bajo la modalidad chofer vigente, comprobante de domicilio y gafete;
  - I. Boleto del servicio y la factura del pago de boletaje, atendiendo las disposiciones del presente Reglamento;
  - J. Copia de licencia del estacionamiento público o dictamen de uso de suelo si es propiedad privada;

- K. Proyecto de ruta que se usará para llevar y regresar los vehículos desde el lugar en que se recoge hasta su respectivo lugar de resguardo y viceversa;
  - L. Recibo predial del lugar del resguardo;
  - M. Alta de hacienda por parte del operador; y
  - N. En caso de arrendamiento o comodato se deberá presentar el contrato de arrendamiento, especificando el plazo de arrendamiento.
- II. Adicional a lo anterior si es empresa especializada se deberá presentar:
- A. Contrato entre el titular del giro y el prestador de servicio de acomodadores de vehículos;
  - B. Identificación con fotografía del titular del servicio o solicitante con carta poder notariada; y
  - C. En caso de que aplique el acta constitutiva correspondiente y la debida acreditación del representante legal o, en su defecto, las copias certificadas correspondientes y carta poder notariada.
- III. La referida solicitud de renovación deberá acompañarse en original y copia de:
- A. Recibo de pago de derechos;
  - B. Licencia municipal de oficina administrativa de Valet Parking vigente;
  - C. Actualizar los documentos mencionados en la fracción I del presente artículo que no se encuentren vigentes; y
  - D. Licencia municipal del giro vigente.

**Artículo 166.** Todas las licencias, así como los permisos para el funcionamiento del servicio de acomodadores de vehículos, se emitirán por periodos máximos de un año fiscal. Dichas licencias y permisos nunca excederán el año fiscal en el cual sean emitidos.

**Artículo 167.** La aprobación que la Dirección haga de la solicitud deberá de tomar en cuenta al menos, la existencia de las siguientes condiciones:

- I. Los antecedentes y el contexto del servicio de acomodadores de vehículos que se solicita, que su funcionamiento no ponga en riesgo la salud y la seguridad de los usuarios, vecinos y peatones en general;
- II. Garantizar el doble del número de cajones de estacionamiento requeridos en la licencia municipal del giro al que brindará el servicio, garantizados por



el estacionamiento o el predio acondicionado para el depósito y resguardo de los vehículos;

- III. La ruta vehicular propuesta y la ubicación de los cajones exclusivos de recepción y entrega de vehículos, particularmente en relación con cualquier otro estacionamiento con servicio de acomodadores cercano, no creará una problemática de congestión vehicular en la zona propuesta para el funcionamiento del estacionamiento con acomodadores;
- IV. La operación propuesta no causará de manera excesiva ruidos, disturbios, contaminación o cualquier otra clase de molestia a los vecinos y, además, deberá ser compatible con el uso de suelo de la zona en la que pretende funcionar;
- V. Que la solicitud propuesta no contravenga ninguna disposición de carácter federal, estatal o municipal, obligatorio para este municipio, y sea concordante con el Plan municipal de Desarrollo del Municipio de Guadalajara;
- VI. Que el solicitante del permiso no haya hecho ninguna declaración falsa o dolosamente imprecisa en su solicitud;
- VII. Que la operación propuesta ayude a resolver los existentes o posibles problemas de estacionamiento dentro de la zona, y fomentará la utilización de lotes baldíos o inutilizados, especialmente dentro de las zonas de mayor carencia de este tipo de necesidad pública; y
- VIII. Que la operación propuesta es viable para ser utilizada por las personas con impedimentos físicos o con alguna discapacidad.

**Artículo 168.** Una vez que obtenga su permiso, el prestador del servicio de acomodadores de vehículos, estará obligado a:

- I. Recibir y entregar el vehículo en el respectivo estacionamiento exclusivo, autorizado para tal efecto;
- II. Respetar la capacidad autorizada y en ninguna circunstancia utilizar la vía pública para estacionar los automóviles recibidos;
- III. Tener debidamente señalado el precio por el servicio de acomodadores de vehículos, en el lugar en el cual se reciben y entregan los vehículos, así como la indicación que dicho servicio es opcional;
- IV. Mantener el área permanentemente aseada y en condiciones aptas para la prestación del servicio de estacionamiento, incluyendo los espacios

- exclusivos para recoger y entregar los vehículos que puedan encontrarse en la vía pública;
- V.** Emplear personal competente que lleve a cabo sus actividades debidamente uniformado, limpio, sobrio, desintoxicado y fuera del influjo de cualquier estupefaciente;
  - VI.** Capacitar permanentemente al personal en las áreas relativas a la prestación del servicio;
  - VII.** Expedir boletos a los usuarios bajo los lineamientos que determine la Dirección de Movilidad y Transporte, mismos que deberán contener como mínimo:
    - A.** Nombre o razón social de la empresa;
    - B.** Descripción del vehículo por marca, tipo, modelo, color, número de placas y estado físico que guarde;
    - C.** Dirección del lugar donde se resguardará el vehículo;
    - D.** Fecha y hora de ingreso;
    - E.** Clave expedida por la Dirección de Movilidad y Transporte que identifique al empleado que atendió el servicio;
    - F.** Declaración expresa de hacerse responsable de los daños que sufran los vehículos bajo su resguardo y de los objetos previamente inventariados que se encuentren en su interior; y
    - G.** Informar a los usuarios de la existencia de una fianza o póliza de seguro, en garantía del pago por responsabilidad civil objetiva, robo o daños al vehículo que sufra durante su resguardo.
  - VIII.** Portar el autorizado y sus empleados una identificación visible al público, que contenga nombre completo, fotografía, clave de identificación, cargo y razón social del autorizado en el servicio de acomodadores. La vigencia de la referida identificación deberá ser acorde con la vigencia la licencia de operación y el correspondiente permiso y será autorizada y sellada por la Dirección de Movilidad y Transporte;
  - IX.** Colocar en la vía pública, a manera de información para los usuarios, los postes plásticos como señalamientos del servicio de acomodadores de vehículos previamente autorizados por la Dirección de Movilidad y Transporte;
  - X.** Tener un vigilante en cada uno de los estacionamientos públicos o privados en los cuales se estacionen los automóviles recibidos, cuando éstos excedan de 100 (cien) cajones de estacionamiento;



- XI. Contar con medidas de seguridad, tales como extinguidores, señalamientos, botes areneros y palas, atendiendo a los términos de la autorización otorgada;
- XII. Conservar las credenciales autorizadas de identificación de los empleados, cuando estos no se encuentren en servicio y facilitarle a la autoridad municipal para su supervisión y vigilancia cuando así se le requiera, debiendo entregarlas a la Dirección de Movilidad y Transporte cuando el trabajador deje en definitiva el empleo, en un término máximo de tres días hábiles a partir de que ocurra tal circunstancia;
- XIII. Presentar denuncia ante la Fiscalía del Estado de Jalisco, y remitir copia de esta a la Dirección de Movilidad y Transporte en caso de pérdida o robo de dichas credenciales; y
- XIV. Tener a la vista el original de la licencia y permiso correspondientes para la prestación del servicio.

**Artículo 169.** La Dirección llevará un registro del personal que labore para los operadores de los servicios de acomodadores de vehículos, para lo cual los titulares deberán hacer de su conocimiento, dentro de los tres días hábiles siguientes, los movimientos de altas y bajas de su personal, así como sus domicilios, cargo que desempeñan, historial como acomodadores y su número de licencia de chofer anexando copia de esta.

Las disposiciones del presente capítulo relativas a los requisitos y obligaciones de los empleados de quienes operen el servicio de acomodadores de vehículos les serán aplicables a los estacionamientos de depósito.

La Dirección de Movilidad y Transporte recibirá el diseño, en formato digital o impreso, del uniforme que portarán los prestadores del servicio de acomodadores. En la imagen del uniforme se deberá contemplar el nombre del chofer, así como el nombre y logotipos de la empresa.

## **Capítulo V**

### **De los Lineamientos de Balizamiento y Dimensiones Respecto al Estacionamiento**

**Artículo 170.** El balizamiento del estacionamiento dentro del municipio se realizará acorde a las siguientes características y se contará con el anexo 1 del presente Reglamento para referencias:

- I. Las zonas donde se determinen los lugares para estacionamiento en vía pública regulados a través de la plataforma de cobro o estacionómetros, deben estar debidamente balizadas con pintura blanca, delimitando el espacio de estacionamiento de la siguiente forma: con líneas de 10 centímetros de ancho, ya sea en batería o en cordón y con vialetas reflejantes color azul, colocadas al final de cada línea del lado del arroyo vehicular, con sello que identifique la ciudad y la zona, sello con la imagen del programa "Aquí hay lugar" por cada 3 cajones, así como un tótem informativo por acera cada 100 metros;
- II. Las dimensiones del cajón por estacionamiento será la contemplada en el Reglamento para la Gestión Integral del Municipio de Guadalajara quedando de la siguiente forma:
  - A. Para motocicletas: 2.5 metros de longitud por 1.5 metros de anchura;
  - B. Para automóviles: debiendo ser un mínimo de 5 metros de longitud por 2.5 metros de anchura;
  - C. Para vehículos de personas con discapacidad o movilidad reducida: 5 metros de longitud por 3.8 metros de anchura, excepto en cordón en vía pública donde la anchura será de 2.5 metros;
  - D. Para carga y descarga en vehículos de carga ligeros: 6 metros de longitud por 2.5 metros de anchura;
  - E. Para carga y descarga en vehículos de carga pesados y autobuses: 15 metros de longitud por 2.5 a 3 metros de anchura;
  - F. Los espacios pueden estar identificados con señalamiento vertical u horizontal de acuerdo con la normativa vigente de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte; y
  - G. Los demás usos de estacionamiento deberán ser dictaminados por su uso para determinar su longitud y ancho por la Dirección de Movilidad y Transporte.
- III. En las áreas delimitadas como cochera, el particular podrá señalar el área de ingreso a la misma con pintura de color que señale la Dirección de Movilidad y Transporte a través de dos líneas en forma de "L" invertidas de



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

20 centímetros de ancho a los costados del límite de ingreso de estas, con un largo de 2.40 metros del machuelo hacia el arroyo de la calle;

- IV. El particular podrá solicitar a la Dirección de Movilidad y Transporte mediante el Área de Gestión del Estacionamiento, autorización para extender hasta 0.5 metros a cada lado del paño de la cochera. La Dirección podrá autorizar en los casos que está determine la utilización de postes plásticos para evitar que vehículos de terceros se estacionen en el ingreso de la cochera evitando el acceso a la misma conforme a lo estipulado en el presente Reglamento;
- V. La pintura de color amarillo tráfico, denotará exclusividad del cajón de estacionamiento cuando se encuentra balizado en los cuatro lados o prohibición de estacionamiento cuando sea únicamente en la guarnición de banqueta o sobre el arroyo vehicular en línea paralela con la guarnición;
- VI. La pintura roja se utilizará en los lugares exclusivos de tomas de agua para bomberos;
- VII. La pintura color verde denotará uso exclusivo para la movilidad no motorizada, sin embargo, el logotipo oficial es el que prevalecerá en caso de controversia pudiendo usarse el color blanco o azul;
- VIII. La pintura color azul denotará exclusividad de uso para personas con discapacidad y movilidad reducida. Para el correcto uso de estos cajones de estacionamiento se deberá contar con una acreditación otorgada por la Dirección de Movilidad y Transporte expedida por el Área de Gestión del Estacionamiento o su equivalente al tratarse se acreditaciones foráneas; y
- IX. Para los motopuertos será utilizado el color blanco para delimitar los espacios y podrán ser acompañados del señalamiento correspondiente horizontal o vertical.

## **Capítulo VI** **De las Acreditaciones**

**Artículo 171.** La Dirección de Movilidad y Transporte podrá expedir al interesado que lo solicite una acreditación que le otorga preferencia para el estacionamiento en las vías públicas, estacionamientos públicos, privados y en propiedad privada, para su automóvil, debiendo portarla y son Adulto Mayor, Discapacidad Permanente, Discapacidad Temporal y Embarazo.

Las acreditaciones serán gratuitas y podrán ser entregadas al ciudadano por el Área de Gestión del Estacionamiento cuando se presenten los siguientes documentos de forma física o vía electrónica ante la Dirección de Movilidad y Transporte:

- I. Adulto Mayor:**
  - A.** Credencial del Instituto Nacional de la Senectud, del Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores o del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia, DIF Guadalajara;
  - B.** Identificación oficial vigente expedida por autoridad correspondiente;
  - C.** Tarjeta de circulación del automóvil a nombre del beneficiario de la acreditación;
  - D.** Comprobante de domicilio no mayor a tres meses; y
  - E.** CURP.
- II. Discapacidad Permanente:**
  - A.** Certificado de médico expedido por una institución pública o privada en el que se especifique la discapacidad o credencial del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia, DIF;
  - B.** Identificación oficial vigente expedida por autoridad correspondiente;
  - C.** Tarjeta de circulación del automóvil a nombre del beneficiario de la acreditación;
  - D.** Comprobante de domicilio no mayor a tres meses; y
  - E.** CURP.
- III. Discapacidad Temporal:**
  - A.** Certificado de médico expedido por una institución pública o privada en el que se especifique la discapacidad temporal, así como el tiempo por el cual su movilidad se verá reducida;
  - B.** Identificación oficial vigente expedida por autoridad correspondiente;
  - C.** Tarjeta de circulación del automóvil a nombre del beneficiario de la acreditación;
  - D.** Comprobante de domicilio no mayor a tres meses; y
  - E.** CURP.
- IV. Embarazo:**
  - A.** Certificado médico donde acredite que su embarazo es de riesgo, o que cuente con más de 27 semanas de embarazo, expedido por una institución pública o privada;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- B. Identificación oficial vigente expedida por autoridad correspondiente;
  - C. Tarjeta de circulación del automóvil a nombre del beneficiario de la acreditación;
  - D. Comprobante de domicilio; y
  - E. CURP.
- V. En caso de que la tarjeta de circulación no se encuentre a nombre del beneficiario de la acreditación deberá presentar:
- A. Documento que demuestre el parentesco o relación entre el propietario del vehículo con el beneficiario de la acreditación;
  - B. Para el caso de vehículos que se encuentren a nombre de una persona moral, documento idóneo que acredite la legal representación de dicha persona moral y/o su relación con el beneficiario; y
  - C. Para el caso de que el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero o cualquier figura legal que no transmite la propiedad de este hasta la finalización del pago, documento que acredite la posesión legal del mismo.

**Artículo 172.** La Dirección podrá tomar como válidas las acreditaciones expedidas por cualquier autoridad competente en la materia equivalentes a las señaladas en el artículo anterior siempre y cuando las mismas se encuentren vigentes.

## **Capítulo VII**

### **De los Lugares para Estacionamiento en la Vía Pública Regulados por Estacionómetros o Plataforma de Cobro**

**Artículo 173.** En el municipio, el estacionamiento de vehículos en la vía pública es libre en principio y para beneficio de todos sus habitantes, pero en las zonas de mayor afluencia de usuarios, de demanda de estacionamiento en vía pública, de rotación por comercios y de servicio de estacionamiento, el Ayuntamiento cobrará el uso de esos lugares a través de la plataforma digital en línea, para efecto de que sean utilizados por el mayor número de personas, cobrando por ese servicio la cuota que señale la Ley de Ingresos Municipal vigente.

La plataforma de cobro es la herramienta de pago y consulta de disponibilidad de estacionamiento en la vía pública, a través del uso de medios electrónicos.

La Dirección de Movilidad y Transporte determinará las zonas en las cuales se dispondrán los lugares para estacionamiento en vía pública regulados a través de la plataforma de cobro, derivado de un estudio que comprenderá:

- A. Análisis de población total;
- B. Análisis de habitantes;
- C. Análisis de tamaño del establecimiento;
- D. Análisis de uso de suelo;
- E. Análisis de concentración de unidades económicas;
- F. Análisis de reportes ciudadanos; y
- G. Los componentes que la Dirección determine.

El estacionamiento en vía pública debe considerar e implementar usos para todos los vehículos motorizados, debiendo ser colocada junto con su señalética vertical y balizamiento correspondiente para su fácil comprensión.

**Artículo 174.** La dictaminación del horario de operación será elaborada por la Dirección en lo que se refiere a los lugares de estacionamiento en la vía pública regulada por estacionómetros o plataforma de cobro y se divide para su operación en zonas.

Fuera del horario establecido en cada zona, se podrá seguir infraccionando a los vehículos que cometan cualquier otra infracción de las contenidas en el presente Reglamento.

El horario será emitido mediante oficio por parte de la Dirección e instalado y publicado en el señalamiento vertical que corresponda, así como en todos los medios oficiales que cuente, incluyendo aplicaciones móviles, servicios y demás referentes a su control y disposición en materia de estacionamientos en la vía pública.

**Artículo 175.** La dictaminación del horario de operación será elaborada por la Dirección en lo que se refiere a los lugares de estacionamiento en la vía pública



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

regulada por estacionómetros o plataforma de cobro y se divide para su operación en zonas.

Fuera del horario establecido en cada zona, se podrá seguir infraccionando a los vehículos que cometan cualquier otra infracción de las contenidas en el presente Reglamento.

El horario será emitido mediante oficio por parte de la Dirección e instalado y publicado en el señalamiento vertical que corresponda, así como en todos los medios oficiales que cuente, incluyendo aplicaciones móviles, servicios y demás referentes a su control y disposición en materia de estacionamientos en la vía pública.

**Artículo 176.** En las zonas para estacionamiento en la vía pública regulada por estacionómetros o plataforma de cobro, donde se instalen tianguis, los comerciantes deberán solicitar ante la Dirección, el permiso correspondiente a consideración de la Dirección para estacionar el vehículo durante ese día, debiendo entregar copia simple de su permiso o licencia municipal y escrito libre en donde solicita dicha autorización, la cual únicamente ampara el no cobro del espacio de estacionamiento.

**Artículo 177.** La Dirección por conducto de su Área de Gestión del Estacionamiento, otorgará permisos temporales para los vehículos propiedad de la ciudadanía que habita en zonas con lugares para estacionamiento en la vía pública regulados por estacionómetros o plataforma de cobro, bajo los siguientes lineamientos:

- I. La petición deberá ser presentada por escrito bajo protesta de conducirse con verdad a la Dirección de Movilidad y Transporte y tendrá que ir acompañada de copia simple de la tarjeta de circulación del vehículo, misma que deberá estar a nombre del interesado o de quien habita la finca, del comprobante de domicilio con fecha de expedición no mayor de noventa días y copia de identificación oficial con fotografía;
- II. Se otorgarán y autorizará gratuitamente a los ciudadanos que vivan en la zona con los lugares para estacionamiento en vía pública regulados a través

de plataforma digital en línea, a donde pertenezca el domicilio del solicitante; y

**III.** Los permisos se sujetarán a las siguientes bases:

**A.** Permiso para vecinas y vecinos sin cochera:

1. Los permisos serán válidos las 24 horas del día;
2. Se tramitarán y expedirán durante todo el año;
3. Los permisos se otorgarán con vigencia anual de enero a diciembre de cada año;
4. Se otorgará máximo un permiso por domicilio; y
5. El permiso deberá colocarse en un lugar visible al interior del vehículo autorizado en caso de no ser digital.

**B.** Permisos para vecinas y vecinos que cuentan con cochera o con el permiso anterior:

1. Los permisos serán válidos únicamente de lunes a viernes a partir de las 18:00 horas y hasta las 9:00 horas del día siguiente. Los sábados y domingos tendrán validez todo el día;
2. Se tramitarán y expedirán durante todo el año;
3. Los permisos se otorgarán con vigencia anual de enero a diciembre de cada año;
4. Se otorgará máximo dos permisos por domicilio; y
5. El permiso deberá colocarse en un lugar visible al interior del vehículo autorizado en caso de no ser digital.

**Artículo 178.** La Dirección de Movilidad y Transporte mediante el Área de Gestión de Estacionamientos, podrá otorgar permisos temporales a las instituciones de beneficencia pública que así lo soliciten, bajo los siguientes lineamientos:

- I. La petición se presentará por escrito a la Dirección de Movilidad y Transporte y deberá acompañarse de un listado de usuarios del espacio y de las copias de las tarjetas de circulación de los vehículos que harán uso de este;
- II. A la petición deberá acompañarse el carácter de la persona que suscribe, mediante el documento legal idóneo para hacerlo;
- III. Se otorgarán en su horario habitual de uso;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- IV. Se utilizarán en la zona a la que pertenezca el domicilio de la institución que la solicite;
- V. Será expedido por periodos de seis meses que será de enero a junio y de julio a diciembre de cada año; y
- VI. La Dirección de Movilidad y Transporte recibirá un solo listado en cada uno de dichos periodos, y sólo otorgará un nuevo permiso, previa baja que justificadamente se haga de alguno de los espacios ya otorgados.

**Artículo 179.** La Dirección podrá autorizar permisos de estacionamiento para los negocios afiliados al sistema de cobro bajo los supuestos que la misma determine.

**Artículo 180.** La tarifa por estacionarse en las zonas de estacionamiento en la vía pública regulados a través de parquímetros virtuales o físicos, mientras se encuentre en el horario autorizado, excepto días festivos oficiales, por la primera hora en cada zona será la estipulada en la Ley de Ingresos Municipal Vigente.

### **Capítulo VIII** **De los Estacionamientos Exclusivos**

**Artículo 181.** Estacionamiento exclusivo es aquel espacio habilitado para el estacionamiento de vehículos en la vía pública con uno o más usos específicos determinados y autorizados por la Dirección de Movilidad y Transporte, conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Para tener derecho a su uso, se requerirá autorización expresa de la Dirección por conducto del Área de Gestión del Estacionamiento y bajo las condiciones que ésta determine.

**Artículo 182.** Con base en las disposiciones legales aplicables, la Dirección a través del Área de Gestión del Estacionamiento podrá conceder permisos para estacionamiento exclusivo en la vía pública a instituciones, asociaciones, servicio público, particulares y otros que por su naturaleza requieran de este servicio.

Las instituciones de asistencia social, ya sean públicas o privadas, gozan de un factor especial de pago, en relación a la tarifa señalada por la Ley de Ingresos Municipal vigente, respecto a la autorización y refrendo de estacionamientos

exclusivos en la vía pública, así como los particulares que cuenten con alguna discapacidad que les impida el libre movimiento o que por su gravedad requiera de los servicios médicos de manera constante, recibirán también un factor especial de pago previa comprobación mediante certificado médico expedido por una institución de salud pública.

Las entidades o dependencias de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal, gozan de un factor especial de pago de un 0.0%, en relación con la tarifa señalada por la Ley de Ingresos Municipal vigente, respecto a la autorización y refrendo de estacionamientos exclusivos en la vía pública.

Los particulares que se vean afectados en sus ingresos o salidas, ya sea de sus viviendas, negocios, oficinas, y demás aplicables, por obra pública, podrán solicitar a la Dirección de Movilidad y Transporte mediante el Área de Gestión del Estacionamiento, el otorgamiento de un espacio exclusivo temporal sin cobro por el tiempo que dure la obra, previa dictaminación por parte de la Dirección de Movilidad y Transporte, la cual aprobará o desechará dicha petición con fundamento en lo dispuesto en el presente Reglamento. El trámite del permiso temporal se hará igual al trámite de estacionamiento exclusivo.

### **Artículo 183**

- I. Los estacionamientos exclusivos se clasificaron de acuerdo con su uso de la siguiente forma:
  - A. Para vehículos de uso particular;
  - B. Para vehículos de uso oficial;
  - C. Para vehículos de carga y descarga;
  - D. Para vehículos de uso turístico;
  - E. Para vehículos de personas con discapacidad o movilidad reducida (PCD);
  - F. Para vehículos de emergencia;
  - G. Para el ascenso y descenso de personas;
  - H. Para escuelas, parques, hospitales, mercados, hoteles y otros lugares similares;
  - I. Para el servicio de recepción y entrega de vehículos con acomodadores;
  - J. Para bicicletas o vehículos no motorizados;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- K. Para motocicletas;
  - L. Para servicio de taxis;
  - M. Para vehículos del Sistema de Transporte Individual en Red;
  - N. Para carga de vehículos eléctricos; y
  - O. Cualquier otro determinado por la Dirección de Movilidad y Transporte.
- II. Queda prohibida su colocación en pasos peatonales, ciclovías, banqueta, intersecciones, rampas, andadores accesos a predios, paradas de transporte público y vialidades primarias;
- III. Queda prohibida la exención de cobro a particulares, salvo en los casos que se señalan en la siguiente fracción;
- IV. Los estacionamientos exclusivos de uso común, serán de uso gratuito y se clasificarán de la siguiente forma:
- A. Para vehículos de carga y descarga con un máximo de 30 minutos por vehículo, quedando prohibida su colocación en vialidades primarias;
  - B. Para vehículos oficiales;
  - C. Para vehículos de uso turístico;
  - D. Para vehículos de personas con discapacidad o movilidad reducida, con excepción de zonas reguladas por estacionómetros o plataforma de cobro en dichos espacios aplicará la tarifa contemplada en la Ley de Ingresos Municipal vigente;
  - E. Para vehículos de emergencia;
  - F. Para vehículos de ascenso y descenso de personas en áreas de escuelas, hospitales, parques, mercados, hoteles y otros lugares similares, con un máximo de 10 minutos;
  - G. Para el servicio de recepción y entrega de vehículos con acomodadores;
  - H. Ciclo puertos;
  - I. Cualquier infraestructura que pretenda dar un uso al sistema de bicicleta pública;
  - J. Parada de transporte público con ascenso y descenso de personas;
  - K. Motopuertos, con excepción de zonas reguladas por estacionómetros o plataforma de cobro en dichos espacios aplicará la tarifa contemplada en la Ley de Ingresos Municipal vigente;
  - L. Para la recolección de residuos denominados "Puntos Limpios";

- M.** Para el servicio de Calandrias del Centro Histórico de Guadalajara;
  - N.** Para carga de vehículos eléctricos; y
  - O.** Cualquier otro determinado por la Dirección de Movilidad y Transporte.
- V.** La clasificación, autorización, así como señalización horizontal y vertical de los estacionamientos exclusivos será determinada por la Dirección, conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento.

**Artículo 184.** La solicitud para obtener un espacio exclusivo se presentará por escrito en los formatos existentes para tal efecto ante la Dirección de Movilidad y Transporte mediante el Área de Gestión del Estacionamiento, pudiendo ser para inicio o renovación.

- I.** La referida solicitud de inicio deberá acompañarse en original y copia de:
  - A.** Identificación con fotografía del titular o solicitante;
  - B.** Solicitud y croquis;
  - C.** 3 fotografías de frente y costados del predio donde se requiere el exclusivo;
  - D.** La documentación que acredite la propiedad o posesión del predio o espacio frente al que se destinará como estacionamiento;
  - E.** En caso de arrendamiento o comodato se deberá presentar el contrato de arrendamiento, especificando el plazo de arrendamiento;
  - F.** En caso que aplique el acta constitutiva correspondiente y la debida acreditación del representante legal o, en su defecto, las copias certificadas correspondientes y carta poder notariada; y
  - G.** Al no ser propietario de la finca en la acera inmediata donde se encuentre el exclusivo, deberá presentar anuencia donde informe que no existe inconveniente que se haga uso del espacio para exclusividad con la identificación oficial vigente de la persona propietaria de la misma.
- II.** La referida solicitud de renovación deberá acompañarse en original y copia de:
  - A.** Identificación con fotografía del titular o solicitante con carta poder notariada; y
  - B.** Último recibo de pago de derechos.



**Artículo 185.** Una vez recibida la solicitud para estacionamiento exclusivo en el Área de Gestión del Estacionamiento, se procederá a la dictaminación de factibilidad del área solicitada, en donde se analizará la afectación que puede sufrir la fluidez vehicular, el impacto social de la posible autorización, así como todas las circunstancias que pudieran contravenir lo dispuesto por los ordenamientos aplicables en esta materia, como lo son:

- A. El paso de rutas del transporte público;
- B. Que se encuentre dentro del perímetro "A" del Centro Histórico a excepción de los exclusivos de uso común;
- C. Zonas de alta demanda;
- D. Que genere una afectación vial; y
- E. Que contravenga el orden público.

Sí en el dictamen de factibilidad se advierte que sí sufriría alguna de las afectaciones antes mencionadas, el Área de Gestión de Estacionamientos tendrá facultad para negar de plano la solicitud para estacionamiento exclusivo.

Se negará de plano la autorización de estacionamiento exclusivo cuando éste se solicite o se encuentre sobre servidumbre, banquetas, área verde, ciclovía, tomas de bomberos, intersecciones, rampas, camellones, cocheras, lugar con prohibición de estacionamiento o cuando el espacio solicitado se encuentre dentro de algún polígono de restricción.

La Dirección de Movilidad y Transporte hará del conocimiento de la dependencia estatal en materia de movilidad, las autorizaciones de estacionamientos exclusivos que otorgue.

**Artículo 186.** La autorización de un estacionamiento exclusivo deberá:

- I. Señalar el espacio, delineado con pintura tráfico del color estipulado por el presente ordenamiento, a 2.5 metros del machuelo hacia el arroyo de la calle y con líneas de 20 centímetros de ancho hacia el interior del exclusivo;
- II. Colocar visiblemente la placa de autorización frente al espacio, debiendo contener el número de exclusivo y los metros permitidos, datos que deben estar contenido en dicha placa al momento de entregarla; y

- III. Realizar la renovación de su autorización treinta días antes de su vencimiento, presentando solicitud por escrito y aquellos documentos que para el caso el Área de Gestión del Estacionamiento le requiera.

La señalización y balizamiento de todas estas áreas será determinada por la Dirección.

**Artículo 187.** La Dirección a través del Área de Gestión del Estacionamiento podrá autorizar el uso de postes plásticos con las características y el diseño determinadas por la misma, dentro del espacio otorgado, a efecto de garantizar al autorizado el uso de este, de conformidad a lo establecido por la Ley de Ingresos Municipal vigente.

Dichos señalamientos medirán 120 centímetros de alto con una base hexagonal de 43 cm de PVC negro reforzado de 5 kilogramos, con impresión sobre vinil tamaño carta que incluya los datos del exclusivo y la imagen institucional conforme a la fracción anterior.

**Artículo 188.** El estacionamiento exclusivo deberá ser utilizado únicamente para el fin que fue autorizado.

**Artículo 189.** En las vías públicas, será motivo de sanción colocar materiales u objetos de cualquier clase, suficientes para evitar que se estacionen vehículos, o bien su colocación para exigir una cuota a cambio de remover el material u objeto que impide la normal utilización de dicho espacio de estacionamiento. Además, quienes incurran en este tipo de actividades, serán consignados a las autoridades correspondientes.

Solo en el caso que la Dirección lo autorice expresamente por escrito, se podrán colocar postes plásticos de similares características a las de exclusivos, para bloquear el estacionamiento sobre banquetas en zonas altamente conflictivas y estas siempre deberán de ser móviles.

**Artículo 190.** La autorización de estacionamiento exclusivo podrá ser cancelada en cualquier momento, sin derecho a devolución de cantidad alguna, por la Dirección, cuando se presenten cualquiera de las siguientes circunstancias:



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- I. En caso de reordenamiento vehicular;
- II. Cuando exista dictamen de la Dirección de Obras Públicas por requerimientos viales o de construcción;
- III. En caso de reincidencia en una sanción prevista por el presente Reglamento por mal uso del exclusivo;
- IV. Cuando el espacio contratado para exclusivo sea abandonado por cambio de domicilio sin previo aviso a la Dirección de Movilidad y Transporte; y
- V. En caso de que no se solicite la renovación de la autorización respectiva, con la anticipación ordenada en el presente Reglamento, podrá ser cancelada la autorización o reubicado el espacio de exclusividad sin costo alguno, cuando la Dirección de Movilidad y Transporte así lo requiera.

El permisionario se sujetará desde el momento de la emisión de la autorización a las determinaciones que emanen de la Dirección.

**Artículo 191.** Los permisos para las maniobras de carga y descarga fuera de los espacios exclusivos de uso común autorizados en el polígono del Centro Histórico de Guadalajara, tendrán un horario de las 21:00 horas y hasta las 10:00 horas.

## **Capítulo IX**

### **De los Vehículos Abandonados en la Vía Pública o Estacionamientos Públicos**

**Artículo 192.** La Dirección de Movilidad y Transporte, podrá ordenar que se retiren de la vía pública o estacionamientos públicos los vehículos o remolques abandonados, una vez agotado el procedimiento establecido en el presente Reglamento, a partir del momento en que la autoridad municipal tenga conocimiento formal, ya sea por queja ciudadana o bien por reporte de cualquier autoridad.

Una vez que la autoridad municipal tenga conocimiento formal de un vehículo abandonado en vía pública o en estacionamiento público, la Dirección de Movilidad y Transporte instauró al propietario o poseedor legal del vehículo de que se trate el procedimiento que señala el presente Reglamento.

**Artículo 193.** Está prohibido abandonar un vehículo o remolque en la vía pública que se encuentren inservible, destruido o inutilizado. Se entiende por vehículo o remolque en estado de abandono:

- I. Presenten acumulación de residuos, malos olores o fauna nociva;
- II. Que se encuentren en estado de chatarra;
- III. No estar en posibilidades de circular;
- IV. Que presente condiciones que generen un foco de infección o que represente un riesgo para la seguridad e integridad física de las personas; y
- V. Que no sean movidos por más de 30 días.

**Artículo 194.** Los vehículos dados en guarda en un estacionamiento público se presumirán abandonados cuando el propietario o poseedor no lo reclame dentro de los quince días naturales siguientes a la fecha de su ingreso, siempre y cuando el servicio no se haya contratado por un tiempo mayor, transcurrido el plazo antes señalado, el concesionario o permisionario reportará por escrito dicha situación a la Dirección de Movilidad y Transporte, quien realizará el procedimiento que dispone el presente Reglamento.

**Artículo 195.** Una vez que la Dirección, tenga conocimiento de un vehículo abandonado en vía pública o en estacionamiento público, deberá dar vista al Ministerio Público y realizará el siguiente procedimiento:

- I. Fijar de inmediato avisó sobre el bien abandonado, dando cuenta a los vecinos de la calle donde se encuentra el bien, particularmente frente al cual se encuentra estacionado dicho vehículo, para que sea retirado por la persona propietaria en un máximo de cinco días naturales. Si pasados los dichos días permanece en estado de abandonado será remitido a los depósitos administrados por la Secretaría de Administración del Estado de Jalisco o la dependencia competente, y puesto a disposición de la autoridad municipal;
- II. Para los vehículos abandonados que pongan en peligro la integridad física de las personas bajo los supuestos señalados en el artículo 193 fracción IV, la dirección podrá remitir dicho vehículo de manera inmediata a los depósitos administrados por la Secretaría de Administración del Estado de



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

Jalisco o la dependencia competente, y puesto a disposición de la autoridad municipal, con la intención de salvaguardar la seguridad de las personas;

- III. Una vez estando el vehículo a disposición de la autoridad municipal, se fijarán dos notificaciones de siete en siete días, en las oficinas de la Dirección y en por lo menos dos sitios públicos del Municipio de Guadalajara que la autoridad considere de mayor afluencia. Las notificaciones deberán señalar los datos de identificación del vehículo, lugar en que fue encontrado abandonado, el vencimiento del plazo para ser reclamado, y el apercibimiento dispuesto por la fracción IV;
- IV. Si durante el plazo establecido fuera reclamado el bien, la autoridad municipal deberá:
  - A. Proceder a entregar el vehículo al reclamante que acredite plenamente que es el dueño o poseedor legal del bien mediante las documentales que exhibirá en la Dirección, quien extenderá oficio de libertad a favor del reclamante siempre y cuando a la fecha en que se extienda la libertad no se haya recibido comunicado alguno por parte del Ministerio Público o autoridad competente de que dicho vehículo deberá ser puesto a su disposición;
  - B. Cuando la autoridad municipal reciba comunicado oficial por parte del ministerio público o autoridad competente de que sobre dicho vehículo se ha instaurado un procedimiento judicial o administrativo, la Dirección remitirá todos los datos del caso y copia del expediente respectivo; y
  - C. Si el reclamante es declarado dueño, se le entregará el vehículo previo pago de los derechos que por guarda y custodia se hayan generado a la fecha de su retiro del área en que se encuentre depositado, así como de los gastos que se hayan generado por concepto de búsqueda, arrastre o traslado para su depósito.
- V. Si el reclamante no es declarado dueño o si pasado el plazo de siete días, contados desde la última publicación de los avisos, nadie reclama la propiedad del bien será destinado a la beneficencia pública, sin agravio del reclamante.

**Artículo 196.** El arrastre o traslado corresponderá a la autoridad municipal, quien podrá concesionar o prestarlo con sus propios medios.

**Artículo 197.** La Dirección deberá promover los convenios necesarios a fin garantizar el retiro de autos abandonados de la vía pública y estacionamientos públicos.

**Artículo 198.** La Dirección, responderá del desahogo del procedimiento, y la Secretaría de Administración del Estado de Jalisco en su calidad de depositante legal sólo respecto del valor del bien.

## **Título Octavo De la Inspección y Vigilancia**

### **Capítulo I De la Inspección y Vigilancia**

**Artículo 199.** La Dirección de Movilidad y Transporte será la encargada de vigilar el cumplimiento de este Reglamento.

La Dirección de Movilidad y Transporte mediante el Área de Gestión del Estacionamiento podrá ordenar la inmovilización de los vehículos con placas de circulación del Estado de Jalisco, de otra entidad federativa, de otra nación, o bien del transporte federal, que cometan las faltas contenidas en el presente Reglamento.

**Artículo 200.** La Dirección podrá en cualquier tiempo:

- I. Ordenar y practicar las visitas de inspección y vigilancia de los estacionamientos públicos, áreas de influencia de los estacionómetros, estacionamientos exclusivos, áreas autorizadas para el servicio de acomodadores de vehículos, lugares permitidos para funcionar como estacionamiento público eventual con o sin acomodadores y desarrollos inmobiliarios para asegurarse del cumplimiento del presente Reglamento y las disposiciones de los acuerdos del Ayuntamiento relativas a las licencias y concesiones. De la misma forma, las que especialmente se dicten para mejorar la prestación del servicio, el buen trato a los usuarios y a sus vehículos, así como la conservación y limpieza de los espacios destinados a la prestación del servicio;



- II. Ordenar y practicar la clausura y/o retiro de los módulos, independientemente de la sanción económica, al carecer de licencia o permisos para operar la actividad del servicio de acomodador de vehículos, dicha clausura y retiro se aplicará en los módulos o equipamiento que sean utilizados para llevar a cabo dicha actividad. Para solicitar la devolución de los objetos retirados será necesario acudir a la Dirección, realizar el pago de la sanción correspondiente y presentar la documentación que acredite la propiedad de dichos objetos o la legal posesión de estos;
- III. Vigilar que los bienes y espacios incorporados al servicio estén destinados exclusivamente a sus fines; y
- IV. Aplicar las sanciones y medidas disciplinarias que se derivan de este Reglamento.

**Artículo 201.** Todo servidor público asignado a la Dirección de Movilidad y Transporte, deberá llevar a cabo sus actividades plenamente identificado, mediante uniforme y credencial que lo acredite para esta labor.

Los autorizados para la prestación del servicio público regulado por este Reglamento, deberán permitir al personal de supervisión que realice sus funciones y proporcionarles la documentación y datos que le soliciten.

**Artículo 202.** La Dirección con sujeción a lo que dispone este Reglamento, la Ley del Gobierno y La Administración Pública Municipal y demás ordenamientos aplicables en la materia, determinará las medidas que sean necesarias, a fin de impedir la suspensión o interrupción del Servicio Público de Estacionamiento.

## **Capítulo II** **De las Sanciones**

**Artículo 203.** Está estrictamente prohibido estacionar vehículos motorizados en:

- I. En las banquetas, camellones, andadores peatonales u otras vías reservadas a peatones;
- II. En doble fila;
- III. Sobre servidumbre y espacio públicos;
- IV. Obstaculizando la entrada y salida de vehículos;

- V.** En zonas que afecten la entrada y salida a instituciones de emergencia tales como hospitales, acceso de ambulancias, estaciones de bomberos, vehículos policiales o de protección civil o frente a un hidrante de bomberos;
- VI.** En los lugares destinados al ascenso y descenso de pasajeros de vehículos de servicio público;
- VII.** En las vías de circulación continua o frente a sus accesos o salidas;
- VIII.** En los lugares donde se obstruya la visibilidad de señales de tránsito a los demás conductores y peatones;
- IX.** Sobre cualquier puente o estructura elevada de una vía o en el interior de un túnel;
- X.** En las áreas de cruce de peatones, marcados o no en el pavimento;
- XI.** En las zonas en que el estacionamiento se encuentre sujeto al sistema de cobro, sin haber efectuado el pago correspondiente;
- XII.** En las zonas autorizadas para carga y descarga sin realizar esta actividad;
- XIII.** En sentido contrario a la vialidad;
- XIV.** En los carriles exclusivos para transporte público;
- XV.** En las ciclovías, ciclopuertos o espacios reservados para vehículos no motorizados;
- XVI.** Frente a rampas especiales de acceso a la banqueta para personas con discapacidad;
- XVII.** Zonas de estacionamiento para personas con discapacidad sin la acreditación correspondiente;
- XVIII.** En zonas señaladas por color amarillo en las guarniciones;
- XIX.** En intersección de calle o zona de aproximación, de acuerdo con lo siguiente:
  - A.** 6 metros en el caso de vialidades locales;
  - B.** 8 metros en el caso de vialidades colectoras; y
  - C.** 10.4 metros en el caso de vialidades primarias.
- XX.** En espacios marcados con línea amarilla o vialidades con estacionamiento restringido;
- XXI.** En espacios exclusivos sin contar con la acreditación o autorización correspondiente; y
- XXII.** Demás espacios que señala el presente Reglamento.



**Artículo 204.** Serán consideradas como infracciones las conductas violatorias contempladas en el presente Reglamento. Tales infracciones deberán ser sancionadas por la Dirección mediante el Área de Gestión del Estacionamiento de conformidad a lo señalado en el presente ordenamiento.

**Artículo 205.** En los estacionamientos públicos serán motivo de sanción las siguientes fracciones:

- I. Por operar el estacionamiento público sin la concesión o autorización correspondiente otorgada;
- II. Por traspasar, ceder, enajenar, gravar o afectar los derechos inherentes a la concesión o autorización, sin dar aviso la autoridad municipal;
- III. Por no mantener el local permanentemente aseado y en condiciones aptas para la prestación del servicio;
- IV. Por no emplear personal competente y responsable que reúna los requisitos legales y reglamentarios necesarios para la prestación del servicio;
- V. Por dejar de prestar o negar el servicio de estacionamiento sin causa justificada en los días y horas establecidas en el convenio de concesión, salvo caso fortuito, de fuerza mayor o por causas de fuerza insuperable;
- VI. Por alterar las tarifas de cobro autorizadas;
- VII. Por no mantener en condiciones higiénicas los sanitarios y/o carecer de ellos para uso gratuito de sus usuarios;
- VIII. Por no entregar boletos a los usuarios y/o por no conservar los talonarios a disposición de las autoridades;
- IX. Por no llenar los boletos con los datos de identificación del usuario;
- X. Por carecer de letrero que indique las condiciones de responsabilidad de los daños que sufran los vehículos bajo la custodia de los estacionamientos públicos;
- XI. Por carecer de póliza de seguro vigente contra robo, daños y responsabilidad civil;
- XII. Por evadir su responsabilidad sobre los objetos que se encuentren dentro de los vehículos, cuando el usuario lo haya hecho de su conocimiento y no haber elaborado el inventario correspondiente;
- XIII. Por no tomar las precauciones y medidas de seguridad necesaria para evitar que los vehículos bajo su custodia o los usuarios sufran daño;

- XIV.** Por carecer del libro de pensionados o no tenerlo actualizado o entregar facturas de servicio no autorizadas por la autoridad municipal;
- XV.** Por utilizar o permitir que el estacionamiento sea usado con un fin distinto al autorizado;
- XVI.** Por no portar el concesionario o sus empleados la identificación correspondiente;
- XVII.** Por no sujetarse al cupo y tolerancia señalados en el Reglamento, generando sobrecupo, por cada vehículo excedente;
- XVIII.** Por no proporcionar a la dependencia competente en la materia el registro del personal que presta sus servicios en el estacionamiento, dentro de las 24 horas siguientes a los movimientos de alta y baja;
- XIX.** Por no tener en el estacionamiento a la vista del usuario las tarifas del servicio autorizadas por el Ayuntamiento;
- XX.** Por no atender las indicaciones de las dependencias competentes en materia de obras públicas y estacionamientos sobre las condiciones de mantenimiento y seguridad, con que deben contar sus instalaciones;
- XXI.** Por no respetar los lugares destinados para uso exclusivo de personas discapacitadas dentro de los estacionamientos públicos, o estacionar vehículos sin la debida acreditación, por cada cajón;
- XXII.** Por no contar los choferes con licencia de manejo vigente en el caso de los estacionamientos con acomodadores, por cada uno;
- XXIII.** Por no dar aviso a la autoridad municipal correspondiente de los vehículos abandonados dentro de los estacionamientos públicos, por cada uno;
- XXIV.** Por no respetar los cajones de estacionamiento para el uso de bicicletas requeridos acorde a su cupo autorizado, por cada cajón;
- XXV.** Por instalar señalamientos sin la debida autorización, por cada uno;
- XXVI.** Por no entregar comprobante de pago a los usuarios y/o factura en su caso, cuando este lo solicite;
- XXVII.** Por no tener a la vista la licencia y permiso correspondientes para la prestación  
del servicio;
- XXVIII.** Por no sujetarse al horario autorizado para operar el estacionamiento público o que este no sea visible; y
- XXIX.** Las demás que señala el presente Reglamento.



**Artículo 206.** En las áreas delimitadas como estacionamientos exclusivos serán motivos de sanción los siguientes:

- I. Por señalar en la vía pública espacios para estacionamiento exclusivo sin autorización municipal;
- II. Por señalar más metros de los autorizados como estacionamiento exclusivo en la vía pública;
- III. Por ceder los derechos de la concesión de estacionamiento exclusivo sin la autorización de la autoridad municipal;
- IV. Por carecer o no tener vigente el permiso correspondiente para la utilización de espacio como estacionamiento exclusivo en la vía pública;
- V. Por utilizar el espacio autorizado como estacionamiento exclusivo con un fin distinto al establecido en el convenio de concesión;
- VI. Por no tener a la vista, los oficios de autorización, el engomado o calcomanía que acredite la vigencia de uso o el último comprobante de pago del estacionamiento exclusivo;
- VII. Por estacionarse sin derecho en espacio autorizado como exclusivo, o en áreas destinadas para uso de bomberos, policía y servicios médicos, donde existan rampas o cajones en centros comerciales o fuera de ellos para personas discapacitadas, salidas de emergencia, en doble fila, ciclovías, sobre banquetas, camellones, andadores peatonales, ciclopuertos, en sentido contrario o lugares prohibidos con el señalamiento correspondiente;
- VIII. Por colocar materiales u objetos varios en el arroyo de la calle para evitar que se estacionen vehículos;
- IX. Por utilizar el estacionamiento exclusivo fuera de los horarios permitidos sin la autorización especial respectiva;
- X. Por lucrar en espacios exclusivos destinados para el servicio público o privado; y
- XI. Las demás que señala el presente Reglamento.

**Artículo 207.** Serán motivo de sanción en la vía pública las conductas que se enumeran en las siguientes fracciones:

- I. Por no cubrir la tarifa vigente autorizada para hacer uso del espacio de estacionamiento, se hará acreedor a una infracción por cada tres horas transcurridas;

- II. Por estacionar vehículo invadiendo dos cajones o más marcados debidamente por la autoridad municipal;
- III. Por obstruir cochera impidiendo o dificultando el ingreso o salida de la misma independientemente de las sanciones que procedan por infringir otras leyes o Reglamentos;
- IV. Por estacionarse en intersección de calles sin respetar el cruce peatonal, por estacionarse en calle con señalamiento de línea amarilla, o calles que cuenten con restricción de estacionamiento;
- V. Por estacionarse sin derecho en espacio autorizado como exclusivo, o en áreas destinadas para uso de bomberos, policía y servicios médicos, donde existan rampas o cajones en centros comerciales o fuera de ellos para personas discapacitadas, salidas de emergencia, en doble fila, ciclovías, sobre banquetas, camellones, andadores peatonales, ciclopuertos, en sentido contrario o lugares prohibidos con el señalamiento correspondiente;
- VI. Por estacionarse en batería cuando éste sea en cordón o viceversa;
- VII. En caso de que el vehículo infraccionado fuese inmovilizado;
- VIII. Por impedir u obstaculizar por cualquier medio a recibir documentación oficial, a que el personal de vigilancia, inspección, supervisión, auditoría, administración y servicios públicos realicen sus funciones o por negarse a proporcionar los datos, informes o documentos y demás registros que éstos le soliciten en el cumplimiento de sus funciones, así como insultar, amenazar o agredir a los mismos;
- IX. Por abandono o retiro de vehículo en la vía pública o estacionamiento público;
- X. Por exceder el tiempo máximo para maniobras y carga y descarga dentro de un cajón exclusivo de uso común;
- XI. Por colocar materiales u objetos en la vía pública para evitar que se estacionen vehículos y /o bloquear la banqueta, por metro lineal;
- XII. Por efectuar maniobras de carga y descarga en espacios con estacionamiento en vía pública regulados a través de plataforma digital en línea sin hacer el pago correspondiente o sin permiso de la autoridad municipal correspondiente;
- XIII. Por carecer de convenio vigente con la dependencia competente en la materia para estacionamiento vehicular en la vía pública o servidumbre municipal;



- XIV.** Por estacionar o permitir el estacionamiento de vehículos en las banquetas y en áreas no autorizadas o zonas prohibidas por la autoridad competente;
- XV.** Por exceder el tiempo máximo para maniobras de carga y descarga dentro de un cajón exclusivo de uso común;
- XVI.** Por dañar o hacer mal uso del estacionamiento en la vía pública y su señalética vertical u horizontal; y
- XVII.** Las demás que señala el presente Reglamento.

**Artículo 208.** Respecto al servicio de acomodadores de vehículos serán motivo de sanción las siguientes fracciones:

- I.** Por carecer de convenio con la dependencia competente en la materia para prestar el servicio de acomodadores de vehículos;
- II.** Por no capacitar permanentemente al personal en las áreas relativas a la prestación del servicio;
- III.** Por recibir vehículos fuera del sitio autorizado, prestando el servicio de acomodadores de vehículos;
- IV.** Por no respetar la capacidad del espacio autorizado, por cada vehículo excedente;
- V.** Por no tener el área aseada y en condiciones aptas para prestar el servicio de acomodadores de vehículos;
- VI.** Por no emplear personal competente y responsable, que reúna los requisitos legalmente necesarios para la prestación de este servicio;
- VII.** Por expedir boletos sin los datos y requisitos señalados en el Reglamento;
- VIII.** Por no portar el personal que presta el servicio de acomodadores de vehículos la identificación con los datos que establece el Reglamento;
- IX.** Por no colocar en la vía pública previa autorización municipal, los señalamientos de información al público del servicio de acomodadores de vehículos;
- X.** Por no dar aviso a la dependencia competente en la materia de los movimientos de alta y baja del personal;
- XI.** Por no contar con póliza de seguro vigente que garantice al usuario el pago de la indemnización en caso de robo, daños de los vehículos, y responsabilidad civil de vehículos;
- XII.** Por no tomar las precauciones y medidas de seguridad necesaria para evitar que los vehículos bajo su custodia o los usuarios sufran daño;

- XIII. Por no contar con el personal necesario e indispensable para la vigilancia de los vehículos estacionados en la vía pública, de acuerdo a lo estipulado en la autorización expedida por la dependencia competente en la materia;
- XIV. Por estacionar vehículos en la vía pública, banquetas y en áreas no autorizadas o zonas prohibidas por la autoridad competente;
- XV. Por no contar con lugar de resguardo para los vehículos o utilizar un mismo lugar de resguardo para diferentes giros que superen la capacidad del lugar de resguardo acorde al doble de cajones de sus licencias de giro;
- XVI. Por no tener a la vista la licencia y permiso correspondientes para la prestación del servicio;
- XVII. Por no tener debidamente señalado el precio por el servicio de acomodadores de vehículos, en el espacio que se reciben y entregan los vehículos, así como la indicación de que dicho servicio es opcional; y
- XVIII. Las demás que señala el presente Reglamento.

**Artículo 209.** Respecto al servicio de transporte individual en red serán motivo de sanción las siguientes fracciones:

- I. Por no obtener la autorización para el servicio de Sistema de Transporte Individual en Red;
- II. Por no refrendar la autorización correspondiente para el Sistema de Transporte Individual en Red;
- III. Por no realizar mantenimiento unidades pertenecientes al Sistema de Transporte Individual en Red;
- IV. Por la acumulación de unidades y obstrucción de banquetas o espacios públicos no asignados para el Sistema de Transporte Individual en Red;
- V. Por no iniciar el día con una distribución uniforme de las unidades en los polígonos definidos para su operación del Sistema de Transporte Individual en Red;
- VI. Por no contar con póliza de seguro vigente que cubra los requerimientos establecidos en la normativa aplicable al Sistema de Transporte Individual en Red;
- VII. Por no mantener aseados los espacios de estacionamiento asignados al Sistema de Transporte Individual en Red, a su cargo;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- VIII. Por incorporar unidades no registradas ante la dependencia correspondiente al Sistema de Transporte Individual en Red;
- IX. Por operar fuera de los horarios permitidos para el Sistema de Transporte Individual en Red sin la autorización especial respectiva; y
- X. Las demás que señala el presente Reglamento.

**Artículo 210.** Por contravenir otras disposiciones en materia de Movilidad serán motivo de sanción las siguientes fracciones:

- I. Por carecer del dictamen favorable de la dependencia competente, previo al otorgamiento de la nueva licencia municipal en aquellos giros normados por la dependencia competente;
- II. Por falta de dictamen positivo de la dependencia competente para efectuar acciones urbanísticas;
- III. Por retraso de obra que afecte las vías públicas;
- IV. Por carecer de autorización de la Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara para hacer cierres viales parciales o totales; y
- V. Las demás que señala el presente Reglamento.

**Artículo 211.** Quienes contravengan las disposiciones del presente Reglamento podrán ser objeto de una nueva sanción por el mismo concepto una vez transcurridas 4 horas en caso de continuar la falta, salvo las que definan otra temporalidad.

**Artículo 212.** Las infracciones contempladas en el presente Reglamento son independientes de la clausura de la que pudiera ser objeto.

**Artículo 213.** En caso de reincidencia, se aplicará el doble de la sanción correspondiente.

Se considerará reincidente al infractor que, respecto de un mismo estacionamiento, incumpla este ordenamiento en cualesquiera de sus conceptos, por segunda y sucesivas veces dentro de un mismo año de calendario.

**Artículo 214.** En caso de reincidencia grave se procederá con la cancelación de la autorización y la clausura de dicho estacionamiento.

Se considerará que se ha cometido reincidencia grave, cuando se viole la misma disposición, respecto de un mismo estacionamiento, en un lapso de 2 meses, cuando los actos administrativos que determinan la violación de la misma disposición hayan quedado firmes e inatacables.

**Artículo 215.** Son causas de revocación del permiso y clausura del estacionamiento público o privado, las siguientes:

- I. No iniciar la prestación del servicio dentro del plazo señalado para tal efecto en la licencia que le sea otorgada, salvo caso fortuito o de fuerza mayor, reconocido como tal por la Dirección de Movilidad y Transporte;
- II. No constituir las garantías el permisionario, dentro de los plazos señalados en la expedición de la licencia, entendiendo por garantías la fianza o póliza de seguro vigente, de acuerdo con el tipo de estacionamiento;
- III. Interrumpir el servicio sin causa justificada o sin la autorización expresa de la autoridad municipal competente, por más de siete días consecutivos;
- IV. Transmitir, enajenar, gravar o afectar la autorización o los derechos de esta, sin la autorización de la Dirección de Movilidad y Transporte;
- V. No acatar las disposiciones de la Dirección relativas a la reparación o reposición de equipo e instalaciones, así como cuando estos dejen de satisfacer las condiciones de eficiencia y seguridad; y
- VI. Las demás que contemplen las disposiciones legales aplicables al presente Reglamento.

**Artículo 216.** Serán motivo de revocación inmediata del permiso para la prestación del servicio de acomodadores de vehículos las conductas violatorias a lo dispuesto por las fracciones II, XI y XIV del artículo 168 del presente Reglamento.

Procederá la revocación de la licencia para la prestación del servicio de acomodadores a la empresa a la que le hayan sido revocados 3 permisos en un periodo de 3 meses, cuando dichas revocaciones hayan quedado firmes e inatacables. Para el cálculo de lo anterior se tomarán en cuenta los permisos revocados a la misma empresa en todos los lugares en los que preste el servicio.



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

En el caso de que el servicio de acomodadores de vehículos sea prestado como anexo al giro principal, procederá la revocación de la licencia cuando exista reincidencia en la violación a lo dispuesto en el artículo 168 fracciones I, XI y XIV del presente Reglamento.

Se considerará que se ha cometido reincidencia, cuando se viole la misma disposición en un lapso de 2 meses, cuando los actos administrativos que determinan la violación de la misma disposición hayan quedado firmes e inatacables.

Será motivo de revocación de permiso o clausura para el servicio de acomodadores en cualquiera de sus modalidades el no acatar las disposiciones de la Dirección relativas a la reparación o reposición de equipo e instalaciones, así como cuando estos dejen de satisfacer las condiciones de eficiencia y seguridad.

Será motivo de clausura, independientemente de la sanción económica, el carecer de licencia o permiso para operar en la actividad de acomodadores de vehículos, dicha clausura se aplicará en los módulos que se encuentren instalados para la recepción de vehículos.

### **Capítulo III**

#### **Del Retiro de los Objetos en la Vía Pública**

**Artículo 217.** Todo objeto en la vía pública que se encuentre sin autorización correspondiente con apego a la reglamentación competente será sujeto de lo contemplado en el presente Reglamento.

**Artículo 218.** La Dirección podrá retirar cualquier objeto de la vía pública que impida la libre circulación de personas y vehículos o que impidan el estacionamiento.

**Artículo 219.** Los objetos retirados de la vía pública serán depositados en uno de los inmuebles que estén bajo la administración de la Dirección. El interesado dispondrá de un plazo improrrogable de 30 días naturales contados a partir del día siguiente de su retiro para que acuda por ellos al depósito municipal.

En caso de no ser reclamados dentro de ese plazo serán destruidos.

**Artículo 220.** Para solicitar la devolución de los objetos retirados en la vía pública, será necesario acudir a la Dirección, realizar el pago de la sanción correspondiente y presentar la documentación que acredite la propiedad de dichos objetos o la legal posesión de estos.

## **Título Noveno De los Agentes de Movilidad**

### **Capítulo I Disposiciones Generales**

**Artículo 221.** Agente de Movilidad es aquel elemento de la Dirección de Movilidad y Transporte con facultades de vigilancia, supervisión, ordenamiento de la vía pública, así como para hacer cumplir las disposiciones del presente Reglamento y aplicar las sanciones correspondientes en caso de incumplimiento en el territorio municipal.

**Artículo 222.** Las y los Agentes de Movilidad actuarán en el ejercicio de sus funciones y en las relaciones con la comunidad con absoluto respeto a la Constitución y al resto de la legislación inherente.

**Artículo 223.** Las y los Agentes de Movilidad dependerá del Área de Gestión del Estacionamiento y se integrará por:

- I. Titular de la Coordinación Operativa;
- II. Supervisores de Movilidad; y
- III. Agente de Movilidad.

### **Capítulo II De sus Funciones**

**Artículo 224.** Son funciones de los agentes de movilidad:

- I. La regulación del estacionamiento en las vías públicas y estacionamiento;
- II. Velar por el cumplimiento del presente Reglamento;



- III. Llevar a cabo las sanciones previstas en el presente Reglamento;
- IV. Participar en el control de aquellas eventualidades realizadas en la calle por las que se prevean cierres viales, eventos en la vía pública o en los casos donde se estiman afectaciones a la movilidad;
- V. Informar diariamente a su jefe inmediato de las incidencias del turno;
- VI. Informar a su jefe inmediato a la brevedad, de cualquier incidente de carácter grave o excepcional que ocurra durante su turno; y
- VII. Cualquier otra función acorde a su puesto de trabajo que pudiera encomendarse por su superior directo.

### **Capítulo III** **De su Uniforme y Herramientas de Trabajo**

**Artículo 225.** El uniforme es de uso obligatorio para todas las y los Agentes de Movilidad durante la prestación del servicio, estando prohibido el uso de su uniforme fuera del horario de servicio o de actos y representaciones vinculadas, a excepción de aquellos casos en que se autorice, y está comprendido por:

- I. Chaleco;
- II. Gorra;
- III. Playera o camisa; y
- IV. Gafete.

**Artículo 226.** Las y los Agentes de Movilidad prestarán la atención necesaria para el cuidado del uniforme, limpieza y buen aspecto de este, siendo responsables de su estado. Estará prohibida la inclusión de aditamentos o modificaciones en el uniforme.

**Artículo 227.** Las y los Agentes de Movilidad se presentarán en todo momento en perfecto estado de uniformidad y aseo personal.

Las y los Agentes de Movilidad deberán presentarse a su jornada afeitadas o con bigote o barba arreglada.

Las y los Agentes de Movilidad llevarán el cabello en dimensiones que no sobrepasen los hombros, en caso contrario se recogerá convenientemente permitiendo que su rostro esté completamente despejado y visible.

**Artículo 228.** El cambio de uniformidad entre estaciones climáticas será fijado por el servicio.

Eventualmente, cuando las circunstancias climatológicas del momento lo aconsejen el personal podrá usar prendas de protección contra el agua.

**Artículo 229.** La gorra deberá llevarse permanentemente puesta de modo correcto cuando se use, con la visera recta mirando hacia adelante durante su jornada, excepto en locales cerrados e interior de vehículos.

**Artículo 230.** Las y los Agentes de Movilidad deberán portar las herramientas de trabajo y suministros necesarios para realizar las supervisiones o sanciones según sea el caso necesario para el cumplimiento de sus funciones.

#### **Capítulo IV De su Formación**

**Artículo 231.** La formación profesional y el perfeccionamiento específico de las y los Agentes de Movilidad estará a cargo de la Dirección, quien podrá gestionar los recursos necesarios para llevar a cabo dicho fin.

**Artículo 232.** Las y los Agentes de Movilidad deberán acudir de manera obligatoria a todos aquellos cursos, talleres o capacitaciones que la Dirección de Movilidad y Transporte determine, teniendo base de su formación los siguientes módulos:

- I.** Estructura, funciones y responsabilidades de la Dirección;
- II.** Educación y seguridad vial;
- III.** Funciones de un agente de movilidad;
- IV.** Orden y regulación en la vía pública;
- V.** Manejo de formatos inherentes al agente de movilidad;
- VI.** Cierres viales y protección de obra;



**Presidencia**  
Guadalajara



Gobierno de  
**Guadalajara**

- VII.** Protocolo ante una agresión; y
- VIII.** Respeto e igualdad sustantiva entre mujeres y hombres.

## **Capítulo V** **Del Funcionamiento Interno**

**Artículo 233.** Las comunicaciones por radio se efectuarán siempre en forma breve, clara, concisa e impersonal, evitando muy especialmente expresiones malsonantes o coloquiales.

**Artículo 234.** Las y los Agentes de Movilidad mantendrán durante el ejercicio de sus funciones una actitud de activa vigilancia, prestando atención a cuantas incidencias observen y a la conservación de los bienes municipales.

**Artículo 235.** Las y los Agentes de Movilidad se prestarán apoyo mutuo, ajustando su actuación al principio de colaboración con los cuerpos de Seguridad, los servicios de emergencias, y con los servicios públicos locales en aquellas materias de su competencia, o que legalmente les sea exigido conforme a su condición.

**Artículo 236.** En todo momento el trato de las y los Agentes de Movilidad será un ejemplo de educación y profesionalismo.

Actuarán con la reflexión, diligencia y prudencia necesarias, sin aventurar juicios ni precipitar decisiones, no dejándose influir por impresiones momentáneas, animosidades, ni prejuicios personales.

**Artículo 237.** Informarán a su superior las incidencias que se produzcan en el servicio.

Cuando la exposición de tales incidencias deba hacerse por escrito, este ha de reflejar fielmente los hechos, aportando cuantos datos objetivos sean precisos para la clara comprensión de estos.

**Artículo 238.** Durante el servicio, y salvo motivo justificado, las y los Agentes de Movilidad se abstendrán de entrar en espectáculos públicos, establecimientos de bebidas o de recreo.

En todo caso, si durante su período de descanso hicieran uso de los citados establecimientos, se abstendrán de ingerir bebidas alcohólicas o jugar en los mismos, así como de realizar cualquier actividad que altere la buena imagen.

**Artículo 239.** Las y los Agentes de Movilidad habrán de contactar de inmediato con los servicios de emergencia o su superior jerárquico tan pronto tengan conocimiento de situaciones de emergencia o que pongan en riesgo la integridad de una persona.

**Artículo 240.** Las herramientas de comunicación para la seguridad e integridad de las y los agentes se utilizarán sólo en los casos que lo ameriten y por ningún motivo se utilizará sin justificación o abusara de la herramienta.

**Segundo.** Se abroga el Reglamento de Estacionamientos en el Municipio de Guadalajara, aprobado en sesión ordinaria del Ayuntamiento celebrada el día 31 treinta y uno de enero de 2003 dos mil tres, promulgado el 31 treinta y uno de enero de 2003 dos mil tres y publicado en el Suplemento de la Gaceta Municipal el 10 diez de marzo de 2003 dos mil tres.

**Tercero.** Se abroga el Reglamento del Consejo Ciudadano de Movilidad no Motorizada, aprobado en sesión ordinaria del Ayuntamiento celebrada el día 09 nueve de julio de 2009 dos mil nueve, promulgado el 10 diez de julio de 2009 dos mil nueve y publicado en el Suplemento de la Gaceta Municipal el 28 veintiocho de julio de 2009 dos mil nueve.

## **T R A N S I T O R I O S**

**Primero.** Publíquese este ordenamiento, así como sus anexos, en la Gaceta Municipal de Guadalajara.



**Presidencia**  
Guadalajara



**Segundo.** Este ordenamiento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Municipal de Guadalajara.

**Tercero.** Los trámites y procedimientos iniciados antes de la entrada en vigor de este ordenamiento se concluirán conforme a los reglamentos vigentes con las que hubieren iniciado.

**Cuarto.** Una vez publicado el presente ordenamiento, remítase una copia al H. Congreso del Estado de Jalisco para efectos de lo ordenado en el artículo 42 fracción VII de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco.

**ATENTAMENTE**

Guadalajara, Jalisco. A 30 días del mes de junio del año 2021.

**LIC. EDUARDO FABIÁN MARTÍNEZ LOMELÍ.**

Presidente Municipal Interino del Ayuntamiento de Guadalajara, Jalisco.

\*OVG/TLZM/IVDTG/oosq 

